



Eisenbahn-Bundesamt

Jahresbericht 2010|2011



Dieser Bericht ist Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).

Er wird unentgeltlich abgegeben. Die Wiedergabe von Auszügen des Jahresberichtes ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Eine PDF-Version des EBA-Jahresberichtes steht unter www.eisenbahn-bundesamt.de zum Download.

INHALT

VORWORT	2
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT	4
STANDORTE	6
ORGANIGRAMM	7
AUFGABEN und ZAHLEN	8
PLANFESTSTELLUNG	8
BAUAUFSICHT	10
FAHRZEUGZULASSUNG	12
NATIONALES FAHRZEUGEINSTELLUNGSREGISTER	15
EISENBAHNRECHT	15
INTERNATIONALES	16
EISENBAHNAUFSICHT	18
Infrastruktur / Fahrzeuge / Betrieb / Infektionsschutz / Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter / Register über Schulungseinrichtungen	
GEFÄHRLICHE GÜTER	23
TECHNISCHER ARBEITS- UND UMWELTSCHUTZ	24
ANERKENNUNG VON GUTACHTERN	25
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR	26
Sonderprogramme / Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	
LÄRMKARTIERUNG	29
KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG	30
UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE	31
FAHRGASTRECHTE UND TARIFAUFSICHT	31
EBA-INTERN	34
KONTAKTE	36
ABKÜRZUNGEN	37



Liebe Leserinnen und Leser,

seit mehr als einem Jahr überwacht das Eisenbahn-Bundesamt, ob die gesetzlich verankerten Rechte von Bahnreisenden gewahrt werden. Dabei hat die Behörde bei Kontrollen vor Ort festgestellt, dass die Informationen für die Fahrgäste bisweilen noch nicht ausreichen oder dass die Pflicht, mobilitätseingeschränkten Bahnkunden zu helfen, noch kaum bekannt ist. In solchen Fällen hakt das Eisenbahn-Bundesamt konsequent nach, beispielsweise indem es bundesweit Kontrollen bei Eisenbahnunternehmen, Reiseveranstaltern oder auch bei Reisebüros durchführt. Ziel ist es, Bahnreisenden zu ihrem Recht zu verhelfen. Dabei geht es nicht nur um die Rechte und Belange Einzelner, sondern auch um grundsätzliche Verbesserungen im Sinne eines verbraucherfreundlichen Bahnreisens.

Ein Beispiel: Musste ein Bahnreisender lange Zeit ein neues Ticket kaufen, wenn er die zu einem Online-Ticket gehörende Identifizierungskarte vergessen hatte, so hat er nunmehr zwei Wochen Zeit, diese Karte nachzureichen. Es fällt beim Eisenbahnunternehmen lediglich eine geringe Bearbeitungsgebühr an. Dafür ist das EBA eingetreten.

Mir ist es wichtig, dass das Reisen mit der Bahn nicht nur sicher, sondern auch so unkompliziert wie möglich ist. Dafür setzen wir uns im gesetzlich abgesteckten Rahmen als Beschwerdestelle für Fahrgastrechte ein. Auch wenn Sicherheit selbstverständlich immer die oberste Priorität genießt, so soll die Bahn doch auch zuverlässig und komfortabel sein. Die vielen Menschen, die jeden Tag auf dieses Verkehrsmittel zählen, sollen in den Genuss eines modernen und attraktiven Verkehrsträgers kommen.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre unseres Jahresberichts.

Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "Gerald Hörster". The signature is written in a cursive, slightly stylized script.

Gerald Hörster
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes



←	<ul style="list-style-type: none"> S 23 Strausberg Nord S 17 Ahrensfelde S 13 Erkner S 75 Wartenberg 	<ul style="list-style-type: none"> Westkreuz S 23 Potsdam Hbf S 17 Berlin-Spandau S 13 Berlin-Spandau S 75 	→
---	--	--	---

S
S 23
S 17
S 13
S 75

↑

↓	<ul style="list-style-type: none"> S 75 Wannsee-Damenhof S 45 Kottbuscher Park S 13 Teltow-Strahl 	<ul style="list-style-type: none"> Abgang Potsdamer Platz Abgang Potsdamer Platz Abgang Potsdamer Platz 	↓
---	--	--	---



DAS EISENBAHN-BUNDESAMT

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (EdB) und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Es gehört als selbstständige Bundesoberbehörde zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Zu den Aufgaben des EBA gehören unter anderem

- die Planfeststellung für und die Bauaufsicht über Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes
- die Abnahme, Zulassung und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten
- die Zulassung eisenbahnspezifischer Bauarten, Bauteile und Baustoffe
- die Anerkennung und Überwachung von Gutachtern, Sachverständigen und Schulungseinrichtungen
- die Eisenbahnaufsicht
- die Erteilung und der Widerruf von Betriebsgenehmigungen
- die Vorbereitung und Durchführung von Finanzierungsvereinbarungen, die Bewilligung von Bundesmitteln, Mitteln zur Förderung des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs
- die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb.

Das EBA ist gegliedert in die Zentrale mit Sitz in Bonn sowie zwölf Außenstellen an bundesweit 15 Standorten. Nach der europäischen Sicherheitsrichtlinie im Bereich der Eisenbahn ist es die nationale Sicherheitsbehörde für die Bundesrepublik Deutschland. Die Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes erstreckt sich auch auf die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), die einer Sicherheitsgenehmigung oder Sicherheitsbescheinigung bedürfen. Inländische Eisenbahnen, die keine



Eisenbahnen des Bundes sind, unterliegen der Aufsicht der Länder, sofern sie keine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung benötigen. Zwölf Bundesländer haben das EBA damit betraut, **die Landeseisenbahnaufsicht** (LEA) durchzuführen. Ausnahmen sind Niedersachsen, Berlin, Hamburg und Bremen.

Seit 2007 existiert **der Eisenbahnsicherheitsbeirat**. Er berät die Sicherheitsbehörde und fördert die Zusammenarbeit mit den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden. 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. Das Ministerium führt den Vorsitz; das Eisenbahn-Bundesamt leitet die Geschäfte des Eisenbahnsicherheitsbeirats.

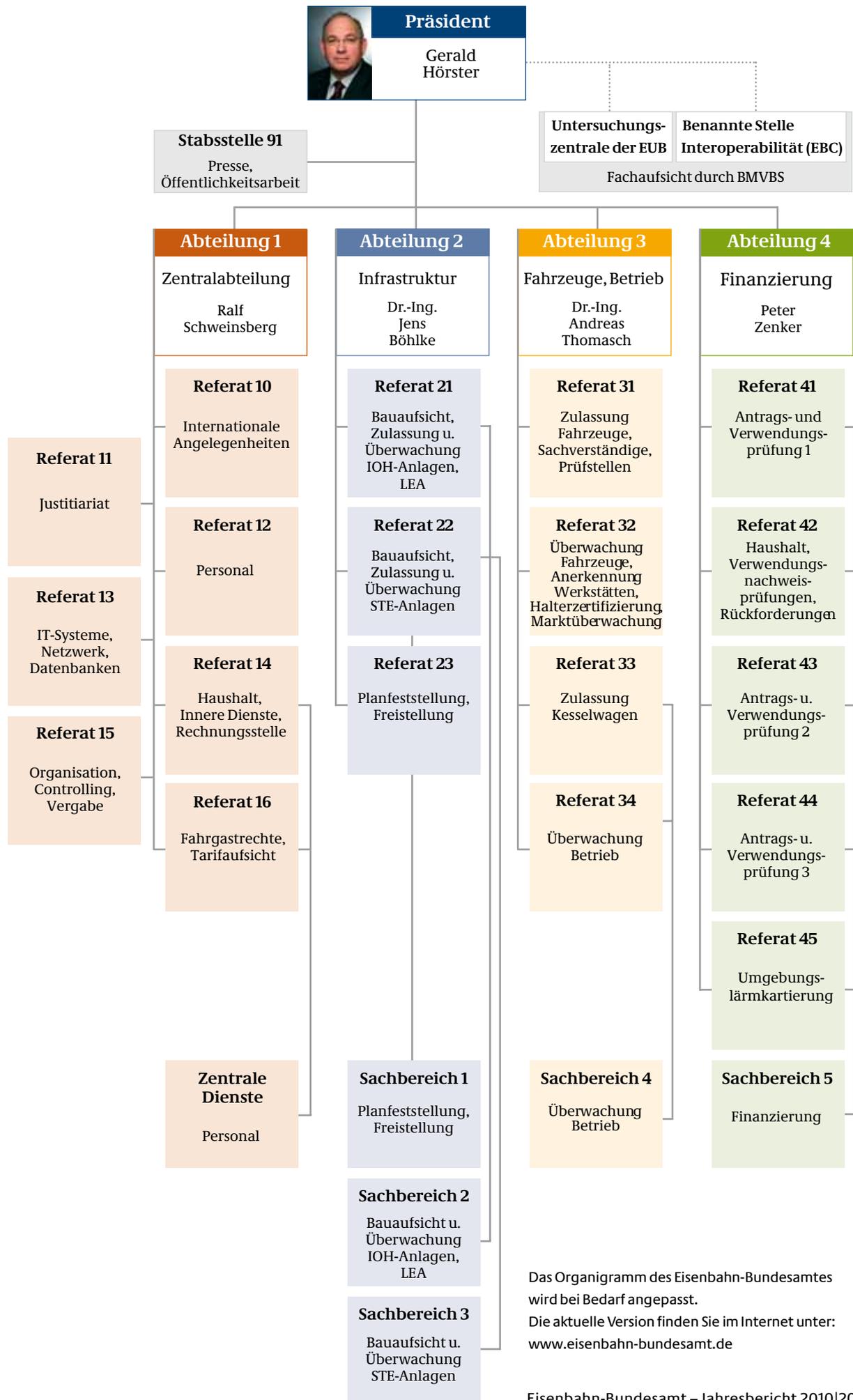
Alle drei Jahre wählt das EBA Mitglieder des **Netzbeirates** aus. Er setzt sich aus Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbänden zusammen und berät die DB Netz AG bei der Entwicklung des Netzes.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist in zahlreichen Arbeitskreisen, externen Gremien und Ausschüssen – auf nationaler und internationaler Ebene - vertreten. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes haben etwa Funktionen inne in Arbeitskreisen des Deutschen Instituts für Normung oder Bautechnik, in Gremien der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahngentur oder in Facharbeitskreisen im Bereich Fahrzeugtechnik.



Zentrale

Außenstellen



Das Organigramm des Eisenbahn-Bundesamtes wird bei Bedarf angepasst.
Die aktuelle Version finden Sie im Internet unter:
www.eisenbahn-bundesamt.de



AUFGABEN UND ZAHLEN

PLANFESTSTELLUNG

Wenn eine Eisenbahnbetriebsanlage errichtet oder geändert werden soll, ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für alle hoheitlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Zulassung und Genehmigung – angefangen bei der Planfeststellung. Das gilt sowohl für die Gleisanlagen als auch für weitere Eisenbahnbauwerke wie etwa Brücken und Tunnel sowie für die gesamte Leit- und Sicherungstechnik, die Energieversorgung und die Telekommunikation.

Die Planfeststellung ist eine hoheitliche Kernaufgabe. So dürfen nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz 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 unter Umständen entfallen (Planverzicht). Die Planfeststellungsrichtlinien, die das EBA regelmäßig aktualisiert und auf seiner Internetseite zur Verfügung stellt, stellen die Anforderungen an planrechtliche Verfahren umfassend dar. Bevor größere Vorhaben fertig gestellt werden, gibt es in der Regel viele Planänderungsverfahren; diese sind in der nachfolgenden Tabelle allerdings nicht berücksichtigt.

Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2006	2007	2008	2009	2010
Planfeststellung	137	171	138	119	130
Plangenehmigung	1.242	1.180	1.408	1.270	1.071
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	888	746	586	452	392



Die Fachstelle Umwelt bündelt und erweitert die Fachkompetenz der Behörde in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Immissionsschutz. 2010 hat die Fachstelle den Umweltleitfaden des EBA überarbeitet; er ist im Internet abrufbar. Dort werden zudem besonders umweltrelevante Verfahren dargestellt sowie die so genannten Screening-Entscheidungen über die Frage der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Für folgende herausragende Projekte wurden im Jahr 2010 Planfeststellungsverfahren durchgeführt:

- Dreigleisiger Ausbau der Strecke Hamburg - Stelle – Lüneburg
- Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven
- ABS 46/2 (Betuwe)
- Neubau S 13 Troisdorf – Bonn-Oberkassel
- ABS 22 Lünen - Münster
- Seehafenhinterlandanbindung der Hamburger Häfen
- östliche Schienenanbindung zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)
- Umbau Bahnhof Berlin Ostkreuz
- Neubau Umfahrung Schwarzkopftunnel
- Neubaustrecke (Nürnberg-) Ebensfeld – Erfurt – Leipzig/Halle (– Berlin)
- Neubau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München
- Ausbau der Strecke Ingolstadt – München, Endausbau Nord
- Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München (sog. „Erdinger Ringschluss“), Neubau Neufahrner Kurve und Überwerfungsbauwerk Flughafen West
- ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing
- 3-gleisiger Ausbau der Bahnstrecke Freilassing – Salzburg
- City-Tunnel Leipzig
- die so genannte „Niederschlesische Magistrale“
- Wiederaufbau der Eisenbahnverbindung Dolni Poustevna – Sebnitz (Grenze Tschechische Republik – Deutschland)
- Elektrifizierung Reichenbach - Hof
- Stuttgart 21
- Neubaustrecke Wendlingen – Ulm
- Neu- und Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel



Das Jahr 2010 stand im Zeichen der von der Bundesregierung aufgelegten Konjunkturprogramme. In diesem Zusammenhang hat das EBA Maßnahmen im Bereich der Eisenbahn planrechtlich eng begleitet.

Zu den hoheitlichen Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes gehört auch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken: Die Freistellung nach § 23 AEG beseitigt die Rechtswirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung. Für die freigestellten Grundstücke wird die allgemeine Rechtsordnung, insbesondere das Bauplanungsrecht, gültig und die Kommunen erlangen die Planungshoheit über die Flächen. Die Regelungen des Verfahrens nach § 23 AEG sind in einer Präsidialverfügung näher erläutert, die der Öffentlichkeit über den Internetauftritt des EBA zur Verfügung steht.

Anzahl der Freistellungsverfahren:

	2006	2007	2008	2009	2010
Freistellungen	467	547	503	495	558

Alle Einschränkungen der öffentlichen Eisenbahnstrecken, die mehr als nur geringfügig sind, sind nach dem Gesetz genehmigungspflichtig. Unter Umständen bedarf es eines Planfeststellungsverfahrens, im Rahmen dessen die verkehrlichen Belange der Nutzer abgewogen und berücksichtigt werden müssen. Beantragte Rückbaumaßnahmen veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt darum auf seiner Internetseite (www.eba.bund.de) unter Planfeststellung/Verkehrliche Belange. Die Behörde ermittelt unter anderem, ob Rechte von Nutzern beeinträchtigt werden, wie sich der Rückbau auf den heutigen und künftigen Verkehr – auch im Störfall – auswirkt und welchen Einfluss er auf die Kapazität der Strecke hat.

Bauaufsicht

Grundlage für die Bauaufsicht bei Eisenbahnbetriebsanlagen bilden die sogenannten anerkannten Regeln der Technik. Das Eisenbahn-Bundesamt führt für die baulichen Anlagen der Eisenbahninfrastruktur – analog zu den Listen der Technischen Baubestimmungen der Länder – eine eisenbahnspezifische Liste der Technischen Baubestimmungen (ELTB). Darin sind die bauaufsichtlich besonders relevanten technischen Regelwerke benannt.

Die Regelungen zum Verfahren der Bauaufsicht sind in der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und in der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV BAU STE)



festgelegt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat zum 1.9.2009 seine Verwaltungsvorschriften modifiziert und damit die Bauaufsicht für IOH- und STE-Anlagen neu geordnet. Die modifizierte VV Bau und BAU-STE stärkt die Betreiberverantwortung des Infrastrukturunternehmens und trägt dazu bei, die Bauaufsicht in den europäischen Staaten weiter zu vereinheitlichen. Die Neuordnung des Bauaufsichtsverfahrens hat etwa zur Folge, dass dem EBA bei einigen baulichen Maßnahmen keine Unterlagen mehr zur Prüfung und Freigabe eingereicht werden müssen.

Bestandteil der Bauaufsicht ist auch die Zulassung neuer Bauprodukte: Die beim Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes eingesetzten Bauprodukte müssen für ihren Bestimmungszweck verwendbar sein. Eine Form des Verwendungsnachweises im Eisenbahnbau ist die Zulassung eisenbahnspezifischer Produkte durch das Eisenbahn-Bundesamt. Die Anforderungen an die Verwendbarkeit sind in den 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.

Anzahl der Zulassungen eisenbahnspezifischer Bauprodukte:

	2006	2007	2008	2009	2010
Ingenieurbau	23	12	44	44	54
Oberbau	55	35	59	75	116
Hochbau	1	0	0	0	2
Sicherungsanlagen (STE)	732	725	1.036	458	522

Bei der Zulassung einer Abweichung von den anerkannten Regeln der Technik wird baumaßnahmenbezogen für den jeweiligen Einzelfall eine sogenannte Zustimmung im Einzelfall (ZiE) ausgesprochen.

Anzahl der Zustimmungen im Einzelfall:

	2006	2007	2008	2009	2010
Ingenieurbau	78	38	117	58	61
Oberbau	14	19	14	12	14
Hochbau	27	14	10	12	43



Nach Abschluss der bauaufsichtlichen Verfahren erteilt das EBA eine Genehmigung zur Nutzung der Anlage. Hierbei wird unterschieden nach der Zugehörigkeit zum Transeuropäischen Netz (TEN) oder zum nationalen Restnetz der Eisenbahnen. Im nationalen Bereich steht nach erfolgreicher Fertigstellung der Anlagen die Erlaubnis der Nutzung. Im TEN wird nach erfolgreichem Abschluss der Baumaßnahme und – sofern erforderlich – eines EG-Prüfungsverfahrens mit einer entsprechenden Prüferklärung des Infrastrukturbetreibers eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt.

Die Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich der ortsfesten Anlagen (VV IST) regelt die Voraussetzungen und Prozesse für das Inbetriebnahmeverfahren nach der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV).

FAHRZEUGZULASSUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Abnahme und Inbetriebnahmegenehmigung für neue oder für Umbau-Fahrzeuge. Seitdem die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) in Kraft ist, enthält die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge auch die Abnahme nach § 32 Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO). Die Inbetriebnahmegenehmigung gilt auch außerhalb des Transeuropäischen Netzes (TEN) in Deutschland.

Erstabnahmen von Fahrzeugen werden dann durchgeführt, wenn ein neu konstruiertes Fahrzeug erstmalig eine Inbetriebnahmegenehmigung erhält. Für die weiteren bauartgleichen Fahrzeuge werden die so genannten Konformitätsabnahmen erteilt. Die TEIV hat dazu geführt, dass alle Umbauten an Fahrzeugen dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen sind. Der Behörde obliegt dann die Entscheidung, ob der Umbau eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erfordert. Die Kriterien für die Entscheidung liefert die Anlage der TEIV.

Das Eisenbahn-Bundesamt begleitet die Zulassungsprozesse neuer Fahrzeuge von der Lastenheftphase über die Entwicklung und Herstellung, die Tests zur Betriebserprobung bis zur Gesamtbewertung und anschließenden Inbetriebnahmegenehmigung. Die notwendigen Prüf- und Zulassungsgrundlagen stimmt das Eisenbahn-Bundesamt mit den zuständigen europäischen Eisenbahn-Sicherheitsbehörden – und zunehmend auch mit den Fachleuten der Bahnbetreiber und der Bahnindustrie – ab.

Der deutsche Eisenbahnsektor ist auf verlässliche und effiziente Prozesse für die Herstellung und Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen von der Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme angewiesen.



Damit „rollendes Material“ künftig zuverlässiger planbar auf die Schiene kommt, wurden in einem Optimierungsprojekt, an dem das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige deutsche Zulassungsbehörde beteiligt ist, Lösungen entwickelt. Geleitet wird das Projekt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS); Teilnehmer sind zudem die Benannte Stelle Interoperabilität (EBC), Bestellerorganisationen von Schienenverkehr, sowie Hersteller, Besteller und Betreiber von Eisenbahnfahrzeugen und deren Komponenten. Ein Ergebnis der Arbeit der Projektgruppe ist das Handbuch Eisenbahnfahrzeuge, welches alle Beteiligten im Mai 2011 unterzeichnet haben. Das Handbuch ist ein Leitfaden für die beteiligten Parteien und deckt auf Basis der Verwaltungsvorschrift Inbetriebnahmegenehmigung Fahrzeuge (VV IBG) den gesamten Prozess vom Vertragsabschluss bis zur Auslieferung ab.

Für die Inbetriebnahmegenehmigung oder Abnahme von Fahrzeugen wird ausgehend von den sicherheitsrelevanten Funktionen und Bauteilen eines Eisenbahnfahrzeuges der Erstellungsprozess beim Hersteller stichprobenartig geprüft und überwacht. Das Zulassungsverfahren wird sowohl beim Triebfahrzeug, als auch im Bereich der Personen-, Güter- und Nebenfahrzeuge aus Effektivitätsgründen planungs- und fertigungsbegleitend durchgeführt, stellt aber keine Fertigungsüberwachung dar.

Bei den Abnahme- und Inbetriebnahmeprozessen fließen die Belange des Umweltschutzes und des technischen Arbeitsschutzes in die Prüfung ein. Immer mehr Bereiche werden in den Inbetriebnahmegenehmigungsprozessen durch europäische Vorgaben geprägt. Diese werden zunehmend auch durch die Benannten Stellen (Notified Bodies) geprüft, deren Entscheidungen in den nationalen Prüfungsprozess einfließen.

Anlagen in Schienenfahrzeugen, die aufgrund ihrer Gefährlichkeit einer besonderen Überwachung bedürfen sowie Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen, müssen einen speziellen Zulassungsprozess des Eisenbahn-Bundesamtes durchlaufen. Eine besondere Bauart der Güterfahrzeuge sind die Kesselwagen. In Kesselwagen wird auch Gefahrgut befördert. Tanks, in denen Gefahrgut transportiert werden kann, benötigen eine Baumusterzulassung nach Gefahrgutrecht, bevor der entsprechende Kesselwagen eine Abnahme erhalten kann.

Insgesamt wird von den Doppelstockwagen für den Regionalverkehr, über Diesel- und Elektrotriebwagen des Nahverkehrs bis hin zu Neigezügen sowie Hochgeschwindigkeitszügen des ICE-Verkehrs die gesamte fahrzeugtechnische Bandbreite bei Lokomotiven und Personenzugfahrzeugen abgedeckt.



Anzahl der Abnahmen und Inbetriebnahmegenehmigungen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven:

	2006	2007	2008	2009	2010
Neubauten	257	282	334	428	300
Umbauten	165	226	2.379	886	2.228

Anzahl der Abnahmen im Bereich Reisezugwagen:

	2006	2007	2008	2009	2010
Neubauten	114	156	248	179	165
Umbauten	15	26	120	110	52

Anzahl der Abnahmen im Bereich Güterwagen:

	2006	2007	2008	2009	2010
Bauartzulassungen	37	19	11	18	11
Inbetriebnahmegenehmigungen auf Übereinstimmung	2.313	4.087	4.861	3.958	2.452
Umbauten	2	0	6	9	26

Anzahl der Abnahmen im Bereich Maschinen- und Nebenfahrzeuge:

	2006	2007	2008	2009	2010
Bauartzulassungen	17	10	16	24	25
Inbetriebnahmegenehmigung auf Übereinstimmung	205	220	318	116	136
Komponenten	1	0	1	0	0



NATIONALES FAHRZEUGEINSTELLUNGSREGISTER

Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt im Rahmen der bundesweiten Eisenbahnaufsicht über den Betrieb und die Fahrzeuge auch die Pflege des Nationalen Fahrzeugeinstellungsregisters (NVR: National Vehicle Register), das es seit 2007 gibt. In ihm müssen erstens alle Neufahrzeuge registriert werden und zweitens für jedes Fahrzeug die Stelle, die für seine Instandhaltung zuständig ist. Auch die Bestandsfahrzeuge hat das EBA in den zurückliegenden Jahren registriert – die so genannten Nebenfahrzeuge im Bestand allerdings nur auf ausdrücklichen Wunsch der Halter. Ende 2010 enthielt das NVR mehr als 200.000 und damit über 98 Prozent aller deutschen Fahrzeuge.

Das NVR wird ein Teil des europäisch zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters, des European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR). In ihm soll künftig der Fahrzeugpark registriert sein, der auf dem transeuropäischen Netz verkehrt. Bevor ein Fahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung bekommt, benötigt es eine zwölfstellige Fahrzeugnummer, welche die Länderkennung und eine kodierte Fahrzeughalterkennzeichnung enthält. Die europäische Fahrzeugnummer ist ein weiterer Schritt der Marktöffnung, denn sie dient dazu, Fahrzeuge europaweit einheitlich zu identifizieren.

Künftig muss nicht nur jedes Fahrzeug in Europa in einem NVR registriert sein, sondern ihm muss auch eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen werden, die Entity in Charge of Maintenance (ECM). Diese Stellen müssen mittels eines Instandhaltungsmanagementsystems gewährleisten, dass die Fahrzeuge sich in einem sicheren Betriebszustand befinden. Die Systeme sind entweder in die vorhandenen Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen zu integrieren oder als eigenständige Managementsysteme für die Instandhaltung aufzubauen. Sie müssen die ECM in die Lage versetzen, die Instandhaltungsgrundlagen zu erstellen und zu pflegen, sowie das Flottenmanagement und die Instandhaltung zu gewährleisten. Soweit es Güterwagen betrifft, ist die Zertifizierung von ECM von Mai 2013 an Pflicht.

EISENBAHNRECHT

Um am öffentlichen Eisenbahnverkehr teilnehmen zu können, benötigen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung und öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsgenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde. In diesem Zusammenhang müssen die Unternehmen unter anderem nachweisen, dass sie ein Sicherheitsmanagementsystem haben, das den EU-rechtlichen Anforderungen genügt, und dass sie die nationalen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Eisenbahnnetz erfüllen.



Um den Antragstellern für Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen zu helfen, hat das Eisenbahn-Bundesamt Leitfäden entwickelt, die im Internet abrufbar sind. EVU, die nicht grenzüberschreitend tätig sind, müssen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zwar auch ein Sicherheitssystem einrichten; sie brauchen dies im Antragsverfahren für die Sicherheitsbescheinigung aber nicht gesondert nachzuweisen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass in den Unternehmen bestellte und vom Eisenbahn-Bundesamt bestätigte Eisenbahnbetriebsleiter und -betriebsleiterinnen tätig sind, die gemäß der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung ohnehin verpflichtet sind, ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten. Auch diese Unternehmen müssen allerdings nachweisen, dass sie die besonderen nationalen Anforderungen erfüllen. Das gilt auch für ausländische EVU, die in Deutschland am Eisenbahnbetrieb teilnehmen möchten.

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die noch über eine „alte“ Sicherheitsbescheinigung nach dem ehemaligen § 14 Abs. 7 AEG (in der bis zum 20.04.2007 gültigen Fassung) verfügen und die „neue“ Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG (aktuelle Fassung) bereits beantragt haben, können ihren Bahnbetrieb im Inland bis zur Entscheidung über den Antrag fortführen. Diese Regelung gilt auch für Unternehmen mit Sitz im Ausland, die bereits am Eisenbahnbetrieb in Deutschland teilgenommen haben. Das Eisenbahn-Bundesamt eröffnet damit vielen Eisenbahnen die Möglichkeit, sich auf die Anwendung der gesetzlichen Übergangsvorschrift des § 38 Abs. 5d AEG zu berufen. Diese Regelung gilt allerdings nur für die Teilnahme am öffentlichen Eisenbahnbetrieb innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und entfaltet keine grenzüberschreitende Wirkung.

INTERNATIONALES

Seit der Gründung der Europäischen Eisenbahnagentur (European Railway Agency, ERA) in Lille / Valenciennes treibt die Europäische Kommission die Realisierung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums voran. Die ERA erarbeitet in vielen Arbeitsgruppen unter Beteiligung von Fachleuten unter anderem aus dem Eisenbahn-Bundesamt und aus europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors neue gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit. So wurde etwa nach einem schweren Eisenbahnunfall im Frühjahr 2009 im italienischen Viareggio eine europäische Arbeitsgruppe Güterwagen eingerichtet. In ihr sind die nationalen Sicherheitsbehörden, Bahnunternehmen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen und Hersteller vertreten. Sie haben unter Moderation der ERA einen Maßnahmenkatalog erarbeitet, welchen die Bahnen und Halter umgesetzt haben und dessen Wirksamkeit derzeit evaluiert wird.

Deutsche Interessen werden gebündelt und koordiniert über den Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit (www.lenkungskreis.de). Der Lenkungskreis setzt sich aus Vertreterinnen und Vertre-



tern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Bundesländer, der deutschen Bahnindustrie, der deutschen Bahnen und der deutschen Privatgüterwagenhalter zusammen. In den Arbeitsgruppen des Lenkungskreises werden die relevanten Themen der ERA-Arbeitskreise national diskutiert und Stellungnahmen zur europäischen Gesetzgebung erarbeitet, die ebenfalls in die Arbeitsgruppen der ERA und Gremien der Europäischen Union eingebracht werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dabei, europäische Gesetzesinitiativen in nationales Recht umzusetzen. Die Behörde bereitet darüber hinaus bilaterale Vereinbarungen vor, wie beispielsweise die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen von Lokomotiven. 2006 haben Deutschland und Frankreich die erste Vereinbarung dieser Art in Europa geschlossen und sie in den Folgejahren aktualisiert. Anfang 2010 ist eine entsprechende Vereinbarung mit Belgien und Luxemburg zustande gekommen. Um ein sicheres und interoperables, also technisch kompatibles, europäisches Bahnsystem zu verwirklichen, wurden und werden sowohl im Hochgeschwindigkeitsverkehr als auch im konventionellen Verkehr sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) eingeführt. Diese TSI enthalten die Anforderungen und die Prüfverfahren für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme. Außerdem benötigt ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum auch einen gemeinsamen Sicherheitsrahmen; dessen zentraler Bestandteil ist das Sicherheitsmanagementsystem, das Eisenbahnen einrichten müssen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Anerkennung und Überwachung der Benannten Stellen (Notified Bodies) in Deutschland, die die Konformität von Eisenbahnprodukten mit dem europäischen Regelwerk bewerten.

Im Juli 2010 ist die erste Stufe der EU-Verordnung über die „Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“, kurz CSM-VO, in Kraft getreten. Sie richtet sich an Hersteller, Fahrzeughalter, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Prüfstellen und Benannte Stellen. Zweck dieses Brüsseler Regelwerkes ist es, das Sicherheitsniveau im Schienenverkehr in Europa aufrechtzuerhalten beziehungsweise es da zu verbessern, wo es sinnvoll und möglich ist. Die Verordnung dient außerdem dazu, für Hersteller und Eisenbahnen den Marktzugang zu erleichtern. Die CSM-VO führt darum ein europaweit einheitliches, strukturiertes Risikomanagementverfahren für den Bahnsektor ein. Sie bezieht sich auf alle Änderungen des Eisenbahnsystems, soweit sie sicherheitsrelevant und signifikant sind. Dazu können der Neu- oder Umbau von Eisenbahnfahrzeugen oder Eisenbahninfrastruktur, sowie neue oder geänderte Betriebsverfahren einschließlich organisatorischer Änderungen gehören.



Im Berichtsjahr hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Sektororganisationen der Eisenbahn in Deutschland darauf hin gearbeitet, ein gemeinsames Vorgehen bei der Umsetzung der CSM-VO in Deutschland zu erreichen. Die Ergebnisse sind in einen Leitfaden eingeflossen, den das EBA für seine Mitarbeiter erstellt hat und der mit den Organisationen des Eisenbahnsektors abgestimmt ist. Entsprechend den praktischen Erfahrungen mit der CSM-VO wird der Leitfaden künftig fortentwickelt.

Die zweite Stufe der CSM-VO wird am 1.7.2012 in Kraft treten. Während sie im ersten Schritt nur verbindlich ist für alle signifikanten technischen Änderungen an Fahrzeugen und infrastrukturbezogenen strukturellen Teilsystemen, wird sie dann darüber hinaus auch verbindlich sein für betriebliche und organisatorische Änderungen und für technische Änderungen an den übrigen infrastrukturbezogenen Teilsystemen. Das Eisenbahn-Bundesamt diskutiert derzeit mit dem Sektor über die Möglichkeit, die CSM – VO in ausgewählten Pilotprojekten anzuwenden.

EISENBAHNAUFSICHT

Infrastruktur

In der Eisenbahnaufsicht überwacht das EBA, ob grundlegende Sicherheitsanforderungen und gesetzliche Bestimmungen eingehalten beziehungsweise umgesetzt werden. Das gilt für den Eisenbahnbetrieb, für die Fahrzeuge und für die Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Signalanlagen. Die Betriebssicherheit einer Eisenbahnbetriebsanlage kontrolliert das EBA etwa, in dem es die Funktionsfähigkeit der Instandhaltungsorganisation überwacht, begleitende Inspektionen der Anlagen vor Ort durchführt oder Schwerpunktprüfungen vornimmt.

Es gibt in der Aufsicht sowohl objektbezogene Einzelfallprüfungen als auch unternehmensbezogenen Systemprüfungen. In einer Systemprüfung kontrolliert das EBA etwa, ob die Unternehmen ihre Sicherheitsmanagementsysteme weiterentwickelt haben und ob sie auf Erkenntnisse aus gefährlichen Ereignissen von sich aus angemessen reagieren.

Außerdem beschäftigen sich die Systemprüfungen mit den Verfahren, welche die EVU verwenden, um ihre Risiken zu bewerten und zu kontrollieren. Die Eisenbahnen müssen belegen, dass sie beurteilen können, wie sich mögliche Veränderungen in ihren Prozessen auf das Sicherheitsniveau auswirken und dass sie diese Auswirkungen in geeigneter Weise ausgleichen können. In diesem Zusammenhang prüft die Aufsicht auch stichprobenartig Risikoanalysen von EVU.



2010 hat das EBA bundesweit mit der Verwaltungsvorschrift für die Eisenbahnaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV EA – STE) ein neues Verfahren eingeführt. So gibt es einen Pflichtteil mit festgelegten Stichproben je Anlagentyp pro Jahr und ergänzend dazu einen variablen Teil mit jährlichen zentralen und regionalen Schwerpunkt-Programmen. Der Pflichtteil umfasst etwa die Hälfte der jährlich durchzuführenden Überprüfungen und wird in einer neuen bundesweiten Datenbank nach statistischen Grundsätzen ausgewertet. Die statistische Auswertung gewährt bei quantitativ reduziertem Prüfumfang einen Überblick über den Zustand der Anlagen und der Instandhaltungsprozesse.

Für die Anlagen des Ingenieurbaus, Oberbaus und Hochbaus (IOH-Anlagen) sind die Vorgaben für die Eisenbahnaufsicht in der Verwaltungsvorschrift zur Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen (VV EA) verankert, die das Eisenbahn-Bundesamt 2009 eingeführt hat. In diesem Rahmen hat es auch die Prozessorientierte Eisenbahnaufsicht (proEA) eingeführt. Die proEA ist ein umfassendes Verfahrens-Audit von Instandhaltungsprozessen.

Anzahl der Überwachungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht im Bereich der IOH-Anlagen:

	2006	2007	2008	2009	2010
Unternehmensbezogene Überwachung	843	702	658	533	558
Objektbezogene Überwachung	2.897	2.489	2.196	1.874	1580
Sonderüberwachung	400	297	280	212	158

Anzahl der Überwachungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht im Bereich der STE-Anlagen:

	2006	2007	2008	2009	2010
Sicherungsanlagen	2.782	3.070	3.197	3.570	1.064*
Telekommunikationsanlagen	1.010	2.365	2.519	1.539	625*
Elektrotechnische Anlagen	566	1.107	1.617	1.091	484*

*: Zahlen des Pflichtprogramms



Fahrzeuge

Die Eisenbahnaufsicht kontrolliert auch im Fahrzeugbereich, ob die rechtlichen Verpflichtungen beachtet werden, die für Eisenbahnen und Fahrzeughalter bindend sind. Bei der großen Zahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughaltern mit einem Gesamtfahrzeugpark von über 200.000 Fahrzeugen erfordert die Fahrzeugaufsicht ein effizientes Überwachungsverfahren. Wichtiger Bestandteil der Fahrzeugüberwachung ist darum die Systemprüfung. Darin werden bei den EVU verschiedene Prozesse, Verfahren und Strukturen, die entscheidenden Einfluss auf den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge haben, daraufhin geprüft, ob sie plausibel sind und den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Mittels stichprobenartiger Ist-Zustandsüberwachung am einzelnen Fahrzeug überwacht das EBA die Wirksamkeit dieser Prozesse.

Neben der präventiven Fahrzeugaufsicht bildet die anlassbezogene Überwachung als reaktives Überwachungsverfahren die zweite Säule der Fahrzeugaufsicht. Ziel der anlassbezogenen Überwachung ist es, Gefahren im Einzelfall abzuwehren, wenn das nach einer Sachverhaltsermittlung notwendig wird. Im Jahr 2010 stellten die Radsatzwellen von ICE-Zügen und von Güterwagen einen Schwerpunkt der anlassbezogenen Überwachung dar.

Betrieb

Auch im Eisenbahnbetrieb, also der Schnittstelle zwischen Fahrzeug, Infrastruktur und Personal, gibt es objektbezogene Einzelfallprüfungen und unternehmensbezogene Systemprüfungen.

Anzahl der objektbezogenen Einzelfallprüfungen in der betrieblichen Eisenbahnaufsicht:

	2006	2007	2008	2009	2010
Örtlicher Betriebsdienst	2.345	2.356	2.000	1.703	1.210
Triebfahrzeugpersonal	3.090	3.080	2.439	1.968	2.494
Zugbegleitpersonal	1.168	1.028	913	837	515
Sichtprüfungen an Fahrzeugen	911	1.073	1.122	994	1.743
Funktionsprüfungen an Außentüren von Reisezügen	2.454	2.557	1.599	1.112	1.139



2010 hat das EBA mit Einführung der überarbeiteten Version der entsprechenden Verwaltungsvorschrift (VV BETRAU) die unternehmensbezogene Systemprüfung in der betrieblichen Eisenbahnaufsicht neu strukturiert. Die Zahlen der Systemprüfungen werden seitdem erfasst: 2010 fanden bei 65 EVU beziehungsweise selbstständigen Haltern und bei neun EIU unternehmensbezogene Systemprüfungen statt.

Das Referat „Überwachung des Betriebs“ erteilt auch Ausnahmen und Genehmigungen nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO). Die Aufsichtsbehörden können in speziellen, dort benannten Fällen Ausnahmen zu den Vorschriften der EBO/ESBO zulassen oder genehmigen. Dies gilt etwa für bestimmte Anforderungen an die Infrastruktur, an Fahrzeuge oder an Betriebspersonal oder für die Durchführung von Probefahrten.

Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen nach EBO/ESBO:

	2006	2007	2008	2009	2010
Probefahrten	38	32	39	28	33
Triebfahrzeugführer/innen <21 J.	17	58	85	55	35
fehlende Ausrüstung von Strecken mit Zugfunk	25	35	19	24	17
Überschreiten der Bezugslinien G1/G2	60	55	67	60	44

Infektionsschutz

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt für die Eisenbahnen des Bundes auch Aufgaben wahr, die sich aus dem Infektionsschutzgesetz (IfSG) und der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) ergeben. In deren Umsetzungen hat die Behörde für alle Trinkwasser-Befüllungsanlagen und für die Trinkwasseranlagen in den Schienenfahrzeugen festgelegt, in welchem Umfang und wie oft das Trinkwasser zu untersuchen ist. Die Ergebnisse werden erfasst, bewertet und analysiert.



Anzahl der Tätigkeiten im Bereich Infektionsschutz:

	2006	2007	2008	2009	2010
Prüfungen von Trinkwasser-Befüllungsanlagen	1.091	985	1.029	1.121	985
Überwachungen von Abwasser-entsorgungsanlagen	246	247	265	252	295
Prüfungen von Trink- und Abwasseranlagen in Schienenfahrzeugen	733	471	490	481	520
Bewertete Trinkwasserbefunde	13.844	11.879	10.756	14.283	17.263

Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter

Eine Eisenbahnbetriebsleiterin oder ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) muss vor allem fachübergreifend alle Sicherheitsaspekte koordinieren und in Fragen der Betriebssicherheit beraten. In dieser Funktion bestätigt werden kann nur, wer nachweisen kann, dazu in der Lage zu sein. Das Eisenbahn-Bundesamt organisiert die entsprechenden Prüfungen für bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen durch den gemeinsamen Prüfungsausschuss mit den Ländern. Außerdem erteilt es die Bestätigung der Bestellung als EBL im Unternehmen.

Anzahl der Prüfungen und Bestätigungen von EBL:

	2006	2007	2008	2009	2010
Prüfung von Betriebsleitern/innen	54	56	42	40	19
Bestätigung von Betriebsleitern/innen	45	48	69	130	147

Register über Schulungseinrichtungen

Schulungseinrichtungen für das Fahr- und Zugbegleitpersonal bedürfen der Anerkennung der Sicherheitsbehörde. Nicht anerkennungspflichtig nach dem Gesetz sind Eisenbahnen, die Schulungseinrichtungen betreiben, vorausgesetzt sie haben entweder eine Sicherheitsbescheinigung, eine Sicherheitsgenehmigung oder einen Eisenbahnbetriebsleiter, dessen Bestellung das EBA bestätigt



hat. Das EBA überwacht nicht nur die Tätigkeit von Schulungseinrichtungen, sondern stellt auch den Zugang zu ihnen sicher und unterstützt damit die Öffnung des Marktes für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen. Bei Redaktionsschluss gab es 18 anerkannte Schulungseinrichtungen; einer Schulungseinrichtung hat das EBA zu Beginn des Jahres 2011 die Anerkennung entzogen.

GEFÄHRLICHE GÜTER

Der Gefahrguttransport unterliegt nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GG-BefG) der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) bestimmt das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde für die Gefahrgutkontrollen bei den Eisenbahnen des Bundes. Materielle Grundlage bildet die durch die GGVSEB in deutsches Recht umgesetzte Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). Zu den Aufgaben des EBA gehört unter anderem, Baumuster für Kesselwagen zuzulassen und Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen und zu ahnden.

Neben der behördlichen Gefahrgutkontrolle von radioaktiven Stoffen (Klasse 7) nach dem oben genannten Verkehrsrecht obliegt dem EBA auch die Aufsicht über die Beförderung von radioaktiven Stoffen im Schienen- und Schiffsverkehr der Eisenbahnen nach dem Atomgesetz und die der Genehmigung solcher Transporte mit Ausnahme von Kernbrennstoffen und Großquellen.

Anzahl der Gefahrgutkontrollen:

	2006	2007	2008	2009	2010
Kontrollen (außer Klasse 7)	15.317	16.693	15.123	14.531	14.128

Anzahl der Beaufsichtigungen und Genehmigungen im Bereich der Beförderung von radioaktiven Stoffen:

	2006	2007	2008	2009	2010
Aufsicht Beförderung Klasse 7 - AtG	378	356	260	227	238
Beförderungsgenehmigungen nach StrlSchV	9	9	6	9	3



Anzahl der Tätigkeiten im Bereich GGVSEB und RID:

	2006	2007	2008	2009	2010
Ausnahmen nach § 5 GGVSEB	7	8	7	1	6
Genehmigungen gem. 15 GGVSEB /1.4.2.2.4 RID	4	10	3	3	2
Anträge auf Bescheinigungen nach § 35 GGVSEB	485	757	255	469	297
Berichte gem. 1.8.5. RID	5	15	12	6	10

Das Eisenbahn-Bundesamt kann auf Antrag für Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen von den Regelungen der GGVSEB 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 nach der RID zuständigen Behörde fortgesetzt werden. Nach dem GGVSEB ist das Eisenbahn-Bundesamt eine solche zuständige Behörde.

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 muss dem EBA ein Bericht vorgelegt werden. Die daran Beteiligten, also etwa Verlader, Befüller oder Beförderer, müssen sicherstellen, dass das geschieht.

TECHNISCHER ARBEITS- UND UMWELTSCHUTZ

Das EBA führt regelmäßig Kontrollen nach der Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung (EBArbSchV) durch. Zuständig ist das EBA dann, wenn es um den Betrieb von Schienenfahrzeugen und Anlagen geht, die unmittelbar der Sicherstellung des Eisenbahn-Betriebsablaufes dienen. In allen übrigen Fällen – etwa dann, wenn eine Anlage gesperrt oder außer Betrieb ist – obliegt es der jeweiligen Landesbehörde, zu überwachen, ob die staatlichen Vorschriften eingehalten werden. Soweit es den Vollzug des § 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrifft, führt das Eisenbahn-Bundesamt auch Umweltaufsicht durch. Das schließt – neben vielen anderen Aufgaben - die Genehmigung und Überwachung von Anlagen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz ein.



ANERKENNUNG VON GUTACHTERN

Um seine Aufgaben in den Bereichen IOH- und STE-Anlagen, Fahrzeuge und Gefahrgut wahrnehmen zu können, greift das Eisenbahn-Bundesamt auch auf anerkannte Sachverständige als Verwaltungshelferin und Verwaltungshelfer zurück. Sie müssen überdurchschnittliche Fachkenntnisse und umfangreiche Berufserfahrung nachgewiesen haben und im Verwaltungsrecht versiert sein.

Anzahl der Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für den Bereich Infrastruktur:

	2006	2007	2008	2009	2010
Anerkennung, Verlängerung, Aufgabenerweiterung für Gutachterinnen/ Gutachter und Sachverständige	309	177	34	271	283

Anzahl der Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für den Bereich Fahrzeuge:

	2006	2007	2008	2009	2010
Prüfstelle Fahrzeuge	17	15	14	22	12
Schweiß- und Klebe-Herstellerzertifizierungsstellen	6	8	19	19	16
Übereinstimmungserklärungsstellen	20	21	43	14	---
Fahrzeugwerkstätten	21	24	20	26	10
Gutachter	49	32	40	34	14

Die Anerkennung von Prüfstellen Fahrzeuge wurde mit Inkraftsetzung des Akkreditierungsgesetzes (AkkStellenG) an die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) übergeben. Durch Änderungen eisenbahnrechtlicher Vorschriften ist die Anerkennung von Übereinstimmungserklärungsstellen durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht mehr erforderlich. Auch die fachtechnische Begutachtung von Instandhaltungswerkstätten für Fahrzeuge führt das EBA seit Mitte 2010 nicht mehr durch, weil sich die europäischen Rahmenbedingungen hierfür geändert haben.



FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Das EBA ist Bewilligungsbehörde für Zuwendungen des Bundes für Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf Grundlage von gesetzlichen Regelungen oder von Förderrichtlinien.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes erstreckt sich vor allem auf die Finanzierung in den folgenden Bereichen:

- Neu- und Ausbavorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)
- Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz der DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH nach dem BSWAG
- Vorhaben aus dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Vorhaben nach dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)
- Mittel der EU zur Finanzierung von Transeuropäischen Netzen (TEN)
- Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen
- Maßnahmen des kombinierten Verkehrs außerhalb des BSWAG
- Neu- und Ausbau sowie Reaktivierung von Gleisanschlüssen
- Sonderinvestitionsprogramme (Maßnahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung, Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr)
- Zusammen mit der Bundesnetzagentur überwacht das EBA die Vorschriften zum überlasteten Fahrweg entsprechend der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)

Zur Finanzierung der Investitionen nach dem BSWAG schließt der Bund öffentlich-rechtliche Verträge (Finanzierungsvereinbarungen). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen beim Eisenbahn-Bundesamt Anträge auf Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen, das EBA prüft die Anträge und übermittelt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung seine Empfehlung. Auf Grundlage der Empfehlung wird der Vertrag zwischen dem Ministerium und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschlossen



In anderen Fällen ergeht ein Zuwendungsbescheid. Die Zuwendungsempfänger können Mittel allerdings erst im Rahmen der danach folgenden Baufreigabe in finanzieller Hinsicht in Anspruch nehmen, wenn sie entsprechende Anträge auf der Grundlage von vertieften Planungen gestellt haben.

Der überwiegende Teil der Bundesmitteln wird auf Grundlage des BSWAG gewährt. In der Regel handelt es sich um nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse, die der Bund im Wege der Vollfinanzierung zur Verfügung stellt.

Die Bundesmittel für weitere Programme und Richtlinien fließen überwiegend als Anteilsfinanzierung. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) umfasst die Bundesfinanzierung beispielsweise 60% der zuwendungsfähigen Kosten in Form von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen.

Sonderprogramme

Das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr soll wesentlich dazu beitragen, Engpässe auf den Abfuhrstrecken zu reduzieren. Es ist mit insgesamt 305 Mio. Euro dotiert (Bund 255 Mio. Euro, Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes 50 Mio. Euro) und es umfasst 24 Maßnahmen, die bis 2013 realisiert werden sollen.

Um der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise entgegen zu wirken und die Wirtschaft zu beleben, hat die Bundesregierung im November 2008 ein Konjunkturprogramm beschlossen. Darin werden in den Jahren 2009 und 2010 im „Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr“ insgesamt 620 Mio. Euro für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zusätzlich bereit gestellt. Im Februar 2009 ist das Konjunkturpaket II verabschiedet worden. In diesem Programm stehen für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes weitere 700 Mio. Euro zur Verfügung. Sie dürfen für Maßnahmen verwendet werden, die in den Jahren 2009 und 2010 begonnen und spätestens 2011 abgeschlossen werden.

Als Bewilligungsbehörde führt das EBA generell – Ausnahme ist die weiter unten erläuterte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) – zwei Prüfungen durch: Vor der Bereitstellung der Mittel kontrolliert es im Rahmen der Antragsprüfung die Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und



Sparsamkeit der beantragten Planung. Bei der Verwendungsprüfung kontrolliert das EBA dann, ob die vom Empfänger in Anspruch genommenen Bundesmittel tatsächlich entsprechend der Genehmigung im Rahmen der finanziellen Baufreigabe eingesetzt wurden. Wenn Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet wurden, werden sie vom Zuwendungsempfänger mit Zinsen zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Von 2006 bis 2010 sind im Jahresdurchschnitt rund 5 % der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Seit 2009 gilt die vom BMVBS, der Deutschen Bahn AG und den drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes unterzeichnete Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz (LuFV). Nach der bis Ende 2013 laufenden Vereinbarung erhalten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen jährlich Bundesmittel im Volumen von bis zu 2,5 Mrd. Euro zur eigenverantwortlichen Verwendung für Investitionen in die Schienenwege. Im Gegenzug verpflichten sie sich, einen Mindestinstandhaltungsbeitrag zu leisten, einen Eigenbeitrag für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen und ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten. Dieser wird anhand von sieben Qualitätskennzahlen gemessen. Die Vereinbarung enthält für jedes Jahr der Laufzeit Zielvorgaben für die Qualitätskennzahlen. Die Entwicklung des Zustandes der Schienenwege wird anhand eines von der Deutschen Bahn AG jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts (IZB) dokumentiert. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft die Angaben der IZB daraufhin, ob die Unternehmen die vertraglichen Verpflichtungen aus LuFV erfüllt haben. Geprüft wird dabei vor allem, ob die vereinbarten Zielwerte für die Qualitätskennzahlen erreicht wurden. Das Eisenbahn-Bundesamt begleitet zudem die Tätigkeit eines vom Bund bestellten Infrastrukturwirtschaftsprüfers, der prüft und testiert, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Verpflichtungen zum Nachweis des Mindestersatzinvestitionsvolumen und des Mindestinstandhaltungsvolumens erfüllt haben.

2010 legte das Eisenbahn-Bundesamt erstmals einen umfassenden Bericht über die Ergebnisse der Prüfung des IZB 2008 sowie über die Prüfung der Qualitätskennzahlen für die Beurteilung des Zustands der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vor. Das EBA ist darin einbezogen, die LuFV methodisch weiterzuentwickeln und die Verhandlungen zur Fortschreibung der LuFV zu begleiten



Bewirtschaftete Haushaltsmittel für Schienenwegeinvestitionen [in Mio. Euro] :

	2006	2007	2008	2009	2010
Bewirtschaftete Haushaltsmittel EBA*	2.901	2.971	2.774	3.032	3.364
Bewirtschaftete Haushaltsmittel					
Maut (VIFGG)	683	954	1.059	1.104	1.032
Summe	3.584	3.925	3.833	4.136	4.396
* davon					
- LuFV-Mittel	0	0	0	2.500	2.500
- Konjunkturpaket I und II	0	0	0	159	539

Bewirtschaftete Mittel im Rahmen der Förderrichtlinien [in Mio. Euro]:

	2006	2007	2008	2009	2010
Lärmsanierung	76	53	74	80	100
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	34	22	55	30	29
Gleisanschlüsse	9	4	12	15	6

LÄRMKARTIERUNG

2005 hat der Gesetzgeber das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) geändert und damit die Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union in deutsches Recht überführt. Das Eisenbahn-Bundesamt ist in diesem Zusammenhang dafür zuständig, Lärmkarten entlang des Streckennetzes der Eisenbahnen des Bundes auszuarbeiten. Die Ergebnisse aus der Lärmkartierung dienen in erster Linie dazu, Öffentlichkeit und Verwaltung zu informieren und eine Bestandsaufnahme der Lärmsituation zu machen. Die gewonnenen Resultate können in einem weiteren Schritt, der sogenannten Lärmaktionsplanung, durch die Kommunen oder nach landesrecht verantwortlichen Behörden herangezogen werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu verdeutlichen.



In Deutschland waren in der ersten Stufe der Lärmkartierung Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250.000 Personen und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr zu kartieren. Insgesamt hat das EBA ca. 8.000 Kilometer Eisenbahnstrecke beziehungsweise rund 14.800 km Gleis sowie 27 Ballungsräume und 1.335 Gemeinden kartiert. Die deutschlandweiten Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes sind in Form von Kartendiensten auf der EBA-Homepage unter Fachthemen (Umgebungslärmkartierung – Ergebnisse) veröffentlicht. Das Amt überprüft und aktualisiert die Karten turnusmäßig.

In der zweiten Stufe werden Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von mehr als 100.000 Personen sowie Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr kartiert.

KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht nicht nur die Sicherheit des Netzes, sondern darüber hinaus auch seine Kapazität, also die Leistungsfähigkeit der Strecken bei bestimmten Qualitätsvorgaben. Für diese Aufgabe hat das Eisenbahn-Bundesamt aufgrund verschärfter gesetzlicher Regelungen 2007 eigens eine Projektgruppe eingerichtet.

Reduzierungen der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur durch Rückbauten, Umbauten oder betriebliche Maßnahmen sind ohne Genehmigung nur in geringfügigem Umfang zulässig, wenn sie den heutigen und den zu erwartenden Verkehr nicht beeinträchtigen und eine Kapazitätsreserve für Verkehrszuwächse gewahrt bleibt. Größere Reduzierungen hingegen bedürfen einer Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde. Dies setzt voraus, dass Strecken, für die sich kein neuer Betreiber findet, aufgrund nachgelassenen Bedarfs nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können. Im Wege der Eisenbahnaufsicht greift das EBA Kapazitätsreduzierungen des Schienennetzes und der Bahnhöfe auf, die ohne die erforderliche Genehmigung durchgeführt worden sind.

Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen überprüft das Projekt, wie sich bestimmte Maßnahmen auf den zu erwartenden Verkehr und die Leistungsfähigkeit der Strecken auswirken. Es nutzt für seine Aufgaben verschiedene anerkannte Berechnungs- und Simulationsverfahren und arbeitet mit der Bundesnetzagentur, der DB Netz AG und dem Netzbeirat zusammen, der aus Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden besteht.



UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE

Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) wird geleitet vom BMVBS. Die operativen Aufgaben nimmt die EUB-Untersuchungszentrale wahr, die organisatorisch beim EBA angesiedelt ist. Die Aufgaben der EUB ergeben sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV). Danach führt die EUB nach schweren Unfällen im Eisenbahnbetrieb Untersuchungen durch und wird außerdem aktiv, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein gefährliches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können. Unabhängig davon, ob die EUB sich im Einzelfall einschaltet, müssen die Unternehmen selbst gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb melden, untersuchen, auswerten und entsprechende Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen einleiten. Das ergibt sich aus der Vorschrift im Allgemeinen Eisenbahngesetz, nach der die Unternehmen einen sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleisten müssen. Die Arbeit der EUB ist unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung und dient nicht dazu, ein Verschulden festzustellen, Haftungsfragen oder zivilrechtliche Ansprüche zu klären. Im Zuge ihrer Untersuchung kann die EUB bei schweren Unfällen jederzeit Sicherheitsempfehlungen aussprechen. Im Jahr 2010 wurden der Untersuchungszentrale der EUB insgesamt 2.372 gefährliche Ereignisse gemeldet. Hiervon wurden 16 Ereignisse als schwere Unfälle und 118 als sonstige untersuchungswürdige gefährliche Ereignisse klassifiziert und entsprechende Schritte eingeleitet. Nähere Informationen zum Stand der Ermittlungen können dem bis zum 30. September eines jeden Jahres zu erstellenden Bericht über die Untersuchungen und Sicherheitsempfehlungen entnommen werden.

FAHRGASTRECHTE UND TARIFAUFSICHT

Das Eisenbahn-Bundesamt ist bundesweit präsent und wacht darüber, dass die gesetzlich verankerten Rechte von Fahrgästen im Schienenpersonenverkehr gewahrt werden. Unter bestimmten Voraussetzungen haben Fahrgäste beispielsweise bei Verspätungen ein Recht darauf, entschädigt zu werden und Menschen mit Behinderungen einen Anspruch auf Hilfe beim Ein- und Aussteigen an Bahnhöfen, die mit Personal ausgestattet sind.

Hält ein Eisenbahnunternehmen die Fahrgastrechte nicht ein, können sich Fahrgäste beim EBA beschweren. Die Behörde hilft Reisenden dabei, die Rechte, die auf die entsprechende EU-Verordnung zurückgehen, durchzusetzen und nimmt sich als unabhängige Behörde jedes Beschwerdefalls an. Für den Beschwerdeführer ist das kostenlos. Rat und Hilfe gibt es etwa am Bürgertelefon für Fahrgastrechte, welches das EBA unter der Rufnummer 0228-30795-400 eingerichtet hat. Das Referat Fahrgastrechte ist aber auch per E-Mail, Fax oder Briefpost erreichbar.



Im Berichtszeitraum hat das EBA rund 3500 Fahrgastbeschwerden bearbeitet. Beklagt wurde insbesondere die Entschädigungs- und Erstattungspraxis der Unternehmen wegen unkorrekter Berechnung, unberechtigter Ablehnung, unzureichender Begründung und nicht fristgerechter Bearbeitung. Neben Ausfall, Verspätung und Anschlussverlust von Zügen waren unberechtigte Fahrpreisnacherhebungen, mangelnde Information bei Verkaufsgesprächen und bei der Reise sowie unzureichende Hilfeleistung für mobil eingeschränkte Personen Gegenstand der Beschwerden.

Auf eine Beschwerde hin prüft das EBA den Sachverhalt, ob diese berechtigt ist. Dabei kann in vielen Fällen bereits frühzeitig eine Lösung im Sinne der Fahrgäste erreicht werden, etwa weil das betroffene Unternehmen der Empfehlung der Behörde folgt. Sollte das Unternehmen hierzu aber nicht bereit sein, kann das EBA es mit den Mitteln des Verwaltungsrechts zur Einhaltung der Fahrgastrechte zwingen. Im Jahr 2010 wurden 13 Verfahren durch Sachbescheid mit der behördlichen Anweisung zur Beseitigung festgestellter Verstöße gegen die Fahrgastrechte abgeschlossen. Zu festgestellten Rechtsverstößen ergingen an die jeweiligen Unternehmen darüber hinaus 133 Kostenbescheide mit einer Gesamtsumme von 74.050 €.

Das EBA bearbeitet nicht nur Beschwerden, sondern führt auch bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bahnhofsbetreibern, Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern stichprobenartige Aufsicht im Zusammenhang mit Fahrgastrechten durch. Dabei hat die Aufsicht bewirkt, dass die Informations- und Hilfeleistungen bei Verspätung und Ausfall von Zügen optimiert wurden. So werden unter anderem auch an nahezu allen kleinen Stationen dynamische Schriftanzeiger zur Reisedeninformation zügiger als zunächst geplant installiert. Fernverkehrszüge führen künftig einen ausreichenden Notvorrat an Getränken mit und der Bezug von Taxi- sowie Hotelgutscheinen wurde deutlich verbessert. Die Informationen zu den Fahrgastrechten in Bahnhöfen und Zügen wurden verbrauchergerecht weiterentwickelt sowie Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen beziehungsweise eingeschränkter Mobilität durchgesetzt.



Für die Eisenbahnen des Bundes ist das EBA außerdem zuständige Tarifaufsichtsbehörde für den Schienenpersonenfernverkehr. Im Rahmen der Tarifaufsicht prüft das EBA insbesondere, ob die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Eisenbahnen wie vorgeschrieben aufgestellt, eingehalten und in gleicher Weise gegenüber jedermann angewendet werden. In diesem Bereich hat das EBA erreicht, dass Reisende, die mit einem Online-Ticket unterwegs sind und die ihre dazugehörige Identifizierungskarte nicht dabei haben, künftig nicht mehr ein neues Ticket kaufen müssen. Stattdessen erhebt die Bahn lediglich noch einen Kostenbeitrag von 7 Euro.



EBA-INTERN

Personal

Das Personalreferat des Eisenbahn-Bundesamtes war Ende 2010 zuständig für 1.247 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 954 Beamtinnen und Beamte, 274 Tarifbeschäftigte und 19 Auszubildende. Zu den wesentlichen Aufgaben des Referates gehören die Gewinnung, Verwaltung und Disposition des Personals sowie die Personalentwicklung in fachlicher wie methodischer Hinsicht.

Ausbildung

Das Eisenbahn-Bundesamt bietet Laufbahnausbildungen für den höheren und gehobenen technischen Verwaltungsdienst an sowie die Ausbildungen zur/zum Fachangestellten für Bürokommunikation. Es ist bundesweit die einzige Behörde, die eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst Bahnwesen durchführt. Das nutzen auch andere im Eisenbahnbereich tätige Behörden. 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. Im fachspezifischen Vorbereitungsdienst Bahnwesen in der Laufbahn des gehobenen technischen Verwaltungsdienstes fungiert das Eisenbahn-Bundesamt als Prüfungsamt und koordiniert die Ausbildung.

Auszubildende, Anwärter/innen und Referendare/Referendarinnen im Eisenbahn-Bundesamt:

	2006	2007	2008	2009	2010
Auszubildende	32	28	26	21	19
Anwärter/innen	10	0	0	6	8



Sonstiges

Der Innere Dienst des Eisenbahn-Bundesamtes betreut nicht nur die eigenen Liegenschaften und stattet sie aus, sondern versorgt auch das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) an zwölf Standorten mit Büroraum. Das Eisenbahn-Bundesamt verwendet bei der Bewirtschaftung der Haushaltsmittel, im Controlling und in der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) SAP-Module. Die KLR liefert entscheidungsorientierte Informationen zu Kosten, Erlösen und Leistungsgrößen.

Haushaltszahlen des Eisenbahn-Bundesamtes [in Mio. Euro]

	2006	2007	2008	2009	2010
Einnahmen	46,5	42,3	51,6	46,2	37,4
Ausgaben	68,8	64,8	68,4	70,7	70,6

Das EBA nutzt innovative IT-Systeme wie etwa die Antragstellung über das Internet oder die elektronische Akten- und Vorgangsbearbeitung. Bedarfsgerechte und effiziente elektronische Anwendungen hält das EBA auch für Fahrzeug- und Führerscheinregister vor, welche die Behörde aufgrund europäischer Vorgaben führt. Die Anwendungen werden in einem hochverfügbaren Rechenzentrum auf einer in hohem Maße virtualisierten Server-Infrastruktur betrieben. Der Internetauftritt des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eisenbahn-bundesamt.de) bietet neben allgemeinen Informationen viele Downloads, Arbeitshilfen und Vordrucke etwa für Unternehmen und Verbände.

Leistungszahlen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

	2006	2007	2008	2009	2010
Presseanfragen	270	555	940	1.440	1.500
Website-Seitenaufrufe [ca. in Mio.]	4,7	6,2	6,6	14,3	16,8

Zentrale Bonn

Heinemannstraße 6
53175 Bonn
Telefon: 0228 98 26 - 0
Telefax: 0228 98 26 - 199

Außenstelle Berlin

Steglitzer Damm 117
12169 Berlin
Telefon: 030 77007 - 0
Telefax: 030 77007 - 101

Außenstelle Dresden

August-Bebel-Straße 10
01219 Dresden
Telefon: 0351 4243 - 0
Telefax: 0351 4243 - 440

Außenstelle Erfurt

Juri-Gagarin-Ring 114
99084 Erfurt
Telefon: 0361 34963 - 0
Telefax: 0361 34963 - 201

Außenstelle Essen

Hachestraße 61
45127 Essen
Telefon: 0201 2420 - 0
Telefax: 0201 2420 - 699

Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken:**Standort Frankfurt (Main)**

Untermainkai 23 - 25
60329 Frankfurt (Main)
Telefon: 069 238551 - 0
Telefax: 069 238551 - 186

Standort Saarbrücken

Grülingsstraße 4
66113 Saarbrücken
Telefon: 0681 38977 - 0
Telefax: 0681 38977 - 671

Außenstelle Halle

Ernst-Kamieth-Straße 5
06112 Halle
Telefon: 0345 6783 - 0
Telefax: 0345 6783 - 201

Außenstelle Hamburg/Schwerin:**Standort Hamburg**

Schanzenstraße 80
20357 Hamburg
Telefon: 040 23908 - 0
Telefax: 040 23908 - 199

Standort Schwerin

Pestalozzistraße 1
19053 Schwerin
Telefon: 0385 7452 - 0
Telefax: 0385 7452 - 149

Außenstelle Hannover

Herschelstraße 3
30159 Hannover
Telefon: 0511 3657 - 0
Telefax: 0511 3657 - 399

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart:**Standort Karlsruhe**

Südensstraße 44
76135 Karlsruhe
Telefon: 0721 1809 - 0
Telefax: 0721 1809 - 399

Standort Stuttgart

Olgastraße 13
70182 Stuttgart
Telefon: 0711 22816 - 0
Telefax: 0711 22816 - 299

Außenstelle Köln

Werkstattstraße 102
50733 Köln
Telefon: 0221 91657 - 0
Telefax: 0221 91657 - 490

Außenstelle München

Arnulfstraße 9/11
80335 München
Telefon: 089 54856 - 0
Telefax: 089 54856 - 699

Außenstelle Nürnberg

Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg
Telefon: 0911 2493 - 0
Telefax: 0911 2493 - 150

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AtG	Atomgesetz
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRL	Bauregelliste
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
DIBt	Deutsches Institut für Bautechnik
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBDVO	Eisenbahnbaudurchführungsverordnung
EBC	Eisenbahn-Cert
EBL	Eisenbahnbetriebsleiterin/Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBSVO	Eisenbahnsachverständigenverordnung
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
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IBG	Inbetriebnahmegenehmigung
IfSG	Infektionsschutzgesetz
IOH	Ingenieur-, Ober-, Hochbau
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MSB	Magnetschwebebahn
NBS	Neubaustrecke
NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
NVR	National Vehicle Register / Nationales Fahrzeugeinstellungsregister
RID	Règlement concernant le transport international ferroviare des marchandises Dangereuses (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr)
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SiBe	Sicherheitsbescheinigung
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
STE	Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
StrSchVO	Strahlenschutzverordnung
TEIV	Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
TEN	Transeuropäisches Netz
TrinkwV	Trinkwasserverordnung
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen
VV BAU	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie von maschinen-technischen Anlagen
VV BAU-STE	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
VV IST	Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich der ortsfesten 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

Herausgeber

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
Stabsstelle 91 – Presse / Öffentlichkeitsarbeit
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

Redaktion

Heike Schmidt
Moritz Huckebrink

Gestaltung

artwork factory, Köln

Bildnachweis

Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild

Titel (Bartłomiej Banaszak), S. 3 (Christian Bedeschinski), S. 4 (Axel Hartmann), S. 5 (Axel Hartmann), S. 8 (JET-FOTO),
S. 9 (Max Lautenschläger), S. 10 (Frank Kniestedt), S. 11 (Norbert Basner), S. 12 (Frank Kniestedt), S. 13 (Bartłomiej Banaszak),
S. 14 (Mike Schmidt), S. 15 (Max Lautenschläger), S. 16 (Axel Hartmann), S. 17 (Uwe Miethe), S. 18 (Bartłomiej Banaszak),
S. 19 (Claus Weber), S. 20 (Christoph Busse), S. 21 (Christoph Busse), S. 22 (Norbert Basner), S. 23 (Petra Schwaiger),
S. 24 (Bartłomiej Banaszak), S. 25 (Bartłomiej Banaszak), S. 26 (Frank Kniestedt), S. 27 (Claus Weber), S. 28 (Claus Weber),
S. 29 (Max Lautenschläger), S. 30 (Hartmut Reiche), S. 31 (Mike Schmidt), S. 32 (Bartłomiej Banaszak), S. 33 (Roland Horn),
S. 34 (Hartmut Reiche), S. 35 (Bombardier)

Eisenbahn-Bundesamt
S. 2, S. 6, S. 7

Druck

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Stand

November 2011

Kontakt

Telefon: 0228 9826 - 0
Telefax: 0228 9826 - 199
E-Mail: poststelle@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Dieser Bericht ist Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).

Er wird unentgeltlich abgegeben. Die Wiedergabe von Auszügen des Jahresberichtes ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Eine PDF-Version des EBA-Jahresberichtes steht unter www.eisenbahn-bundesamt.de zum Download.