



Eisenbahn-Bundesamt



# Jahresbericht 2003 / 2004



## Impressum

**Herausgeber:**

Eisenbahn-Bundesamt  
Referat 90 Öffentlichkeitsarbeit / Controlling  
Vorgebirgsstraße 49  
53119 Bonn

**Redaktion:**

Mark Wille, Dr. Stefan Hinrichs

**Layout:**

Daniel Skomorowsky

**Bildnachweis:**

DB AG – Bahn im Bild  
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)  
Transrapid International GmbH & Co. KG

**Druck:**

Eisenbahn-Bundesamt  
Stand: September 2005

**Kontakte:**

Telefon: (01888) 7600-186  
Fax: (01888) 7600-119  
E-Mail: [presse@eba.bund.de](mailto:presse@eba.bund.de)  
Internet: <http://www.eba.bund.de>

Dieser Bericht ist ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes; er wird unentgeltlich abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Die Wiedergabe von Auszügen des Jahresberichtes 2003 / 2004 ist nur mit Quellenangabe gestattet.

## 1 INHALTSVERZEICHNIS

1	Inhaltsverzeichnis.....	1
2	Vorwort .....	2
3	Struktur und Ziele.....	3
4	Produkte und Leistungen.....	4
4.1	Rechtsangelegenheiten .....	4
4.1.1	Internationales / Anerkennung Benannter Stellen.....	4
4.1.2	Justitiariat .....	4
4.1.3	Netzzugang.....	5
4.2	Erstellung von Anlagen.....	6
4.2.1	Planfeststellung .....	6
4.2.2	Bauaufsicht.....	7
4.3	Eisenbahnaufsicht.....	11
4.3.1	Anlagen .....	11
4.3.2	Umwelt-, Brand- und Arbeitsschutz und sonstige Leistungen.....	13
4.3.3	Fahrzeuge .....	14
4.3.4	Betrieb .....	15
4.3.5	Infektionsschutz .....	16
4.4	Abnahme / Inbetriebnahme von Fahrzeugen .....	17
4.5	Beförderung gefährlicher Güter .....	19
4.5.1	Radioaktive Stoffe.....	19
4.5.2	Behördliche Gefahrgutkontrollen.....	20
4.5.3	Ausnahmen gemäß § 5 GGVSE.....	20
4.5.4	Bescheinigungen gemäß § 7 Abs. 5 GGVSE.....	20
4.6	Anerkennung und fachtechnische Begutachtung .....	20
4.7	Unregelmäßigkeiten und Unfalluntersuchungen.....	22
4.8	Finanzierung.....	24
4.8.1	Aufgaben und Volumen .....	24
4.8.2	Lärmsanierung und kombinierter Verkehr.....	26
4.8.3	Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben.....	26
4.9	Magnetschwebebahn .....	27
4.10	Landeseisenbahnaufsicht.....	27
4.11	Externe Sonderaufgaben .....	28
4.12	Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben.....	30
4.12.1	Organisation und Personal .....	30
4.12.2	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit .....	30
4.12.3	Haushalt und Innere Dienste .....	31
4.13	Organigramm (Stand: September 2005) .....	32
5	Abkürzungsverzeichnis .....	33

## 2 VORWORT

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

vor Ihnen liegt der erste Jahresbericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Er folgt dem Grundsatz: Tue Gutes und rede darüber.

Als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde trägt das EBA zur Sicherheit des Systems Schiene in Deutschland bei. Dies wird zum Beispiel erreicht durch die Bauaufsicht, durch die Abnahme von Fahrzeugen und durch die Überwachung des sicheren Zustandes der Eisenbahnbetriebsanlagen und des Eisenbahnbetriebs. Für 13 Bundesländer nimmt das EBA die Landeseisenbahnaufsicht wahr.

Für Neubau, Ausbau und Erhalt der Schienenwege hat das EBA in den vergangenen 10 Jahren über 40 Milliarden € für die Deutsche Bahn AG (DB AG) bereitgestellte Bundesmittel hinsichtlich ihrer Verwendung und Finanzierung geprüft. Um die Einhaltung des hohen Qualitätsstandards auf der Schiene beizubehalten, gibt das EBA erst dann "grünes Licht" für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), wenn diese die vorgegebenen Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsprüfungen bestanden haben.

Das EBA hat als Pilotbehörde des Bundes mit der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) über SAP ein modernes Führungs- und Steuerungsinstrument eingeführt. Die KLR liefert genügend entscheidungsorientierte Informationen zu Kosten, Erlösen und Leistungsgrößen mit denen das Wirken des EBA beschrieben und das wirtschaftliche Handeln dargestellt werden kann. Seit 2003 erfolgt die kamerale Haushaltsveranschlagung und -bewirtschaftung ferner nach outputorientierten Produktstrukturen – dem Produkthaushalt. Die KLR stellt die Informationen für den Produkthaushalt bereit.

Ich möchte die Ziele, Aufgaben und Leistungen des EBA über diesen Jahresbericht 2003 / 2004 präsentieren, der sich an der Struktur unseres Produkthaushaltes orientiert.

Wir können einerseits sehr zufrieden mit dem Erreichten sein, andererseits sind die erhobenen Daten eine Grundlage für den ständigen Veränderungsprozess, dem das EBA insbesondere auch durch die europäische Einflussnahme ausgesetzt ist.

Nicht zuletzt steht Ihnen der vorliegende Bericht auch via Internet zur Verfügung.

Ich hoffe, Ihnen mit diesem ersten Jahresbericht einen interessanten Einblick in unsere vielfältigen Tätigkeiten zu ermöglichen.

Ihr



Armin Keppel

*Präsident des  
Eisenbahn-Bundesamtes*



### 3 STRUKTUR UND ZIELE

Das EBA ist eine selbständige, einstufige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und die Magnetschwebebahn. Es hat seinen Sitz in Bonn und wird von dem Präsidenten geleitet und unterliegt der Aufsicht durch das BMVBW.

Die Behörde umfasst ca. 1.300 Beschäftigte und gliedert sich in eine Zentrale sowie in 12 Außenstellen an 15 Standorten. Die Zentrale besteht aus vier Abteilungen mit den nachgeordneten Referaten, die zugleich für die Sachbereiche in den Außenstellen verantwortlich sind. In den Referaten werden Aufgaben wahrgenommen, deren Bearbeitung sich an den nachfolgenden Zielen des Leitbildes des EBA ausrichtet. Es lautet:

- Wir leisten im gesetzlichen Rahmen der geltenden Gesetze unseren Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele und zur Umsetzung der Bahnreform im Wettbewerb der Verkehrsträger.
- Wir gestalten die Zukunft eines sicheren und umweltfreundlichen Bahnverkehrs in Deutschland / Europa und den Prozess des Zusammenwachsens des europäischen Bahnwesens maßgeblich mit.
- In Erfüllung des gesetzlichen Auftrages sorgen wir für Sicherheit und Ordnung.
- Als Kompetenzzentrum für Bahntechnik sind wir offen für Innovationen.
- Zur Effizienzsteigerung und Erhöhung des Kundennutzens runden wir unser Tätigkeitspektrum durch die Übernahme neuer Aufgaben ab.
- Wir entwickeln die Struktur des EBA kontinuierlich weiter, um auch bei geänderten Rahmenbedingungen optimal wirken zu können.
- Wir nutzen moderne Managementmethoden und -instrumente.

- Wir gleichen unsere Kosten durch Erhebung von Gebühren selbst aus, soweit dies im Rahmen geltender Gesetze und Verordnungen möglich ist.
- Wir erledigen unsere Aufgaben – auch unter Hinzuziehung externen Sachverständigen – kompetent, zuverlässig, unabhängig, kundenfreundlich und kostengünstig.
- Dabei lassen wir uns von dem Grundsatz „soviel Aufsicht wie erforderlich - soviel Service wie möglich“ leiten.
- Wir sorgen für einheitliche Entscheidungen unabhängig von Ort und Ansprechpartner.

Das EBA hat den Produkthaushalt und die entsprechende Kosten- und Leistungsrechnung mit dem Ziel eingeführt, Kosten- und Leistungsbewusstsein zu schaffen. Die 11 Produktbereiche wurden deshalb an den “produzierten“ Leistungen und den Zielen des EBA ausgerichtet:

<b>1. Rechtsangelegenheiten</b>
<b>2. Erstellung von Anlagen</b>
<b>3. Eisenbahnaufsicht</b>
<b>4. Abnahme / Inbetriebnahme für Fahrzeuge</b>
<b>5. Beförderung gefährlicher Güter</b>
<b>6. Anerkennung und fachtechnische Begutachtung</b>
<b>7. Unregelmäßigkeiten / Unfalluntersuchungen</b>
<b>8. Finanzierung</b>
<b>9. Magnetschwebebahn</b>
<b>10. Landeseisenbahnaufsicht</b>
<b>11. Externe Sonderaufgaben</b>

## 4 PRODUKTE UND LEISTUNGEN

Der Produkthaushalt des EBA besteht aus einer dreistufigen Produktebene mit 11 Produktbereichen, denen die jeweiligen Produktgruppen nachgeordnet sind und denen einzelne externe Produkte folgen. Die Struktur des outputorientierten Produkthaushaltes deckt sich deshalb nicht mit der Organisationsstruktur nach Referaten und Kostenstellen.

### 4.1 Rechtsangelegenheiten

Dem Produktbereich Rechtsangelegenheiten sind die Produktgruppen:

- Internationales /Anerkennung Benannter Stellen
- Justitiariat und
- Netzzugang

zugeordnet.

#### 4.1.1 Internationales / Anerkennung Benannter Stellen

Mit einem europäischen Bahnnetz ohne Ländergrenzen und mit kompatibelem Strom-, Signal- und Spurnetz lässt sich die Vision eines qualitativ hochwertigen Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene realisieren. Ziel der Europäischen Kommission ist die Schaffung eines integrierten, europäischen Eisenbahnraumes, der sich durch offene Märkte, einem einheitlichen, europäischen Sicherheitsansatz und technische Harmonisierung auszeichnet.

Die Leistungen zur Umsetzung dieser europäischen Herausforderungen werden in der Produktgruppe „Internationales / Anerkennung Benannter Stellen“ erfasst. Die Interessenvertretung auf europäischer Ebene für internationale Angele-

genheiten findet insbesondere ihren Schwerpunkt durch:

- Wahrnehmung und Koordination der fachübergreifenden Aufgaben im EBA einschließlich Vertretung in internationalen Gremien,
- Sicherstellen des einheitlichen Verwaltungshandelns gegenüber der Europäischen Kommission,
- Erarbeiten von Stellungnahmen zu Vorschlägen für internationale Rechtssetzungsakte und deren nationale Umsetzung,
- Koordination rechtlicher und technischer Fragestellungen,
- Erstellen von Konzepten und Verfahren zur Umsetzung der nationalen Rechtsvorschriften,
- Anerkennung und Überwachung von Benannten Stellen nach der Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (EIV).

#### 4.1.2 Justitiariat

Das Referat 11 hat als Justitiariat die Aufgabe, alle fachlichen Organisationsangelegenheiten des EBA in Rechtsfragen zu unterstützen (ausgenommen Personalrecht, Planfeststellungs- und Zuwendungsrecht). Das Justitiariat ist dabei zuständig für alle Fragen betreffend das Verwaltungsrecht, das Kostenrecht, zu Grundsatzfragen der Eisenbahnaufsicht sowie für zivilrechtliche Fragen. Das Justitiariat führt die Widerspruchsverfahren zu den genannten Rechtsbereichen und nimmt die Vertretung der Behörde vor den Gerichten wahr. Referat 11 ist außerdem an der Fortentwicklung des Eisenbahnrechts (z.B. Novellierung des Allgemeinen Eisenbahnrechts (AEG)) beteiligt. Neben der rechtlichen Betreuung der Fachreferate in den Abteilungen 2 und 3 obliegen dem Justitiariat auch eine Reihe eigenständiger Fachaufgaben.

## 4.1.3 Netzzugang

Aufgrund des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften 2002 wurde das subjektiv-öffentliche Recht auf diskriminierungsfreien Infrastrukturzugang ausgebaut. Der aus § 14 AEG grundsätzlich nicht einschränkbare Anspruch auf Infrastrukturzugang in nicht diskriminierender Weise wird dabei durch die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) u. a. mit nachfolgenden Inhalten näher ausgestaltet:

1. Anspruch von Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationalen Gruppierungen auf diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur,
2. Entgeltfragen (Berechnungsgrundlagen, Bemessungskriterien, Nachlässe),
3. Gesetzliche Regeln zur diskriminierungsfreien Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Im Vergleich zur bisherigen Ermächtigunggrundlage hat das EBA mit § 14 Abs. 3a AEG (Fassung des 2. Eisenbahnrechtsänderungsgesetzes) die Befugnis erhalten, von Amts wegen Beeinträchtigungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens untersagen zu können. Zur Prüfung eines möglicherweise diskriminierenden Verhaltens enthält die EIBV für die Zuteilung konfliktbehafteter Nutzungswünsche (Trasse, sonstige Anlagen und Einrichtungen) ein mehrstufiges Konfliktlösungsverfahren. Nach dem Grundsatz des verhandelten Netzzugangs sieht es zwei Stufen zur Lösung eines Konfliktes vor:

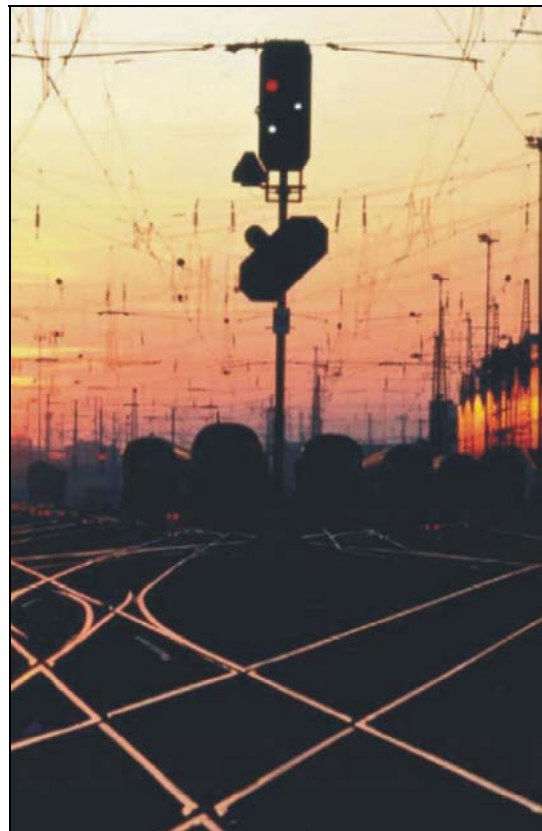
1. Bemühen der beteiligten Unternehmen um einvernehmliche Lösung (Konsensprinzip).
2. Durchführen eines Höchstpreisverfahrens mit Zuteilung aufgrund des höchsten Gebotes.

Insgesamt wurden in den Jahren 2003 bis 2004 für Netzzugangsstreitigkeiten ca. 150 Netzzugangsverfahren eingeleitet.

Im Jahr 2005 erfuhren sowohl das AEG als auch die EIBV aufgrund gesetzlicher Neuerungen wesentliche Änderungen. Die Änderungen wurden auch durch umzusetzende europarechtliche Vorgaben veranlasst. Eine neue Regelung der Konfliktlösung sowie die Einführung neuer Rechtsinstitute (z. B. Rahmenvertrag) sind einige dieser Neuerungen.

### Ausblick:

Zum 01. Januar 2006 werden die Aufgaben des diskriminierungsfreien Netzzugangs sowie weitere Aufgaben im Bereich des diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs in die Bundesnetzagentur verlagert.



## 4.2 Erstellung von Anlagen

Während die EIU für die Planung, die Vergabe, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich zeichnen, wurde dem EBA nach § 3 Abs. 1 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) insbesondere übertragen :

- die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes,
- die Bauaufsicht für Betriebsanlagen sowie
- hoheitliche Befugnisse/Aufsichts- & Mitwirkungsrechte (gem. §3 Abs. 1 Nr. 5 BEVVG) nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen.

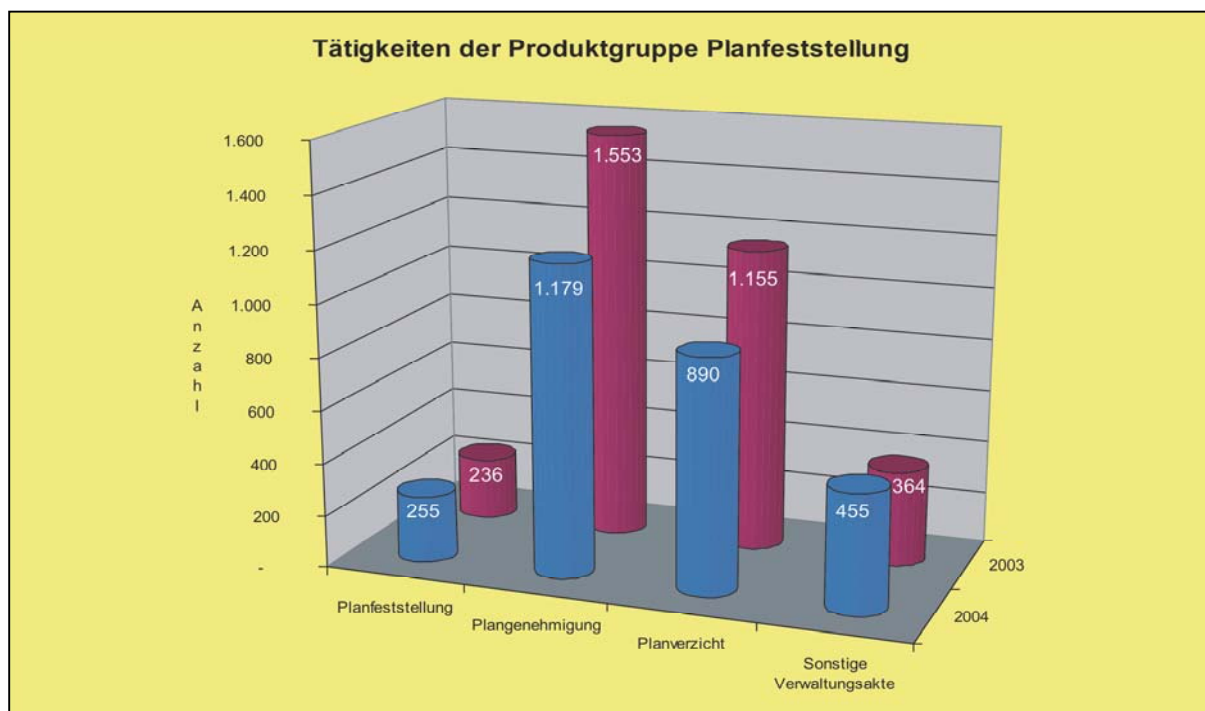
Der Produktbereich „Erstellung von Anlagen“ besteht aus den Produktgruppen Planfeststellung und der Bauaufsicht.

### 4.2.1 Planfeststellung

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

Ein Blick auf die zurückliegende Arbeit der Planfeststellung geht somit einher mit den Schlagworten wie besonders überwachtes Gleis, feste Fahrbahn, Schallabsorber als auch der Abhandlung der Umweltbelange bis hin zu den Anforderungen der Interoperabilität des Hochgeschwindigkeitssystems.

Die hohe Verantwortung der Produktgruppe wird durch das in Milliardenhöhe liegende Investitionsvolumen des Bundes im Bereich Schiene deutlich.





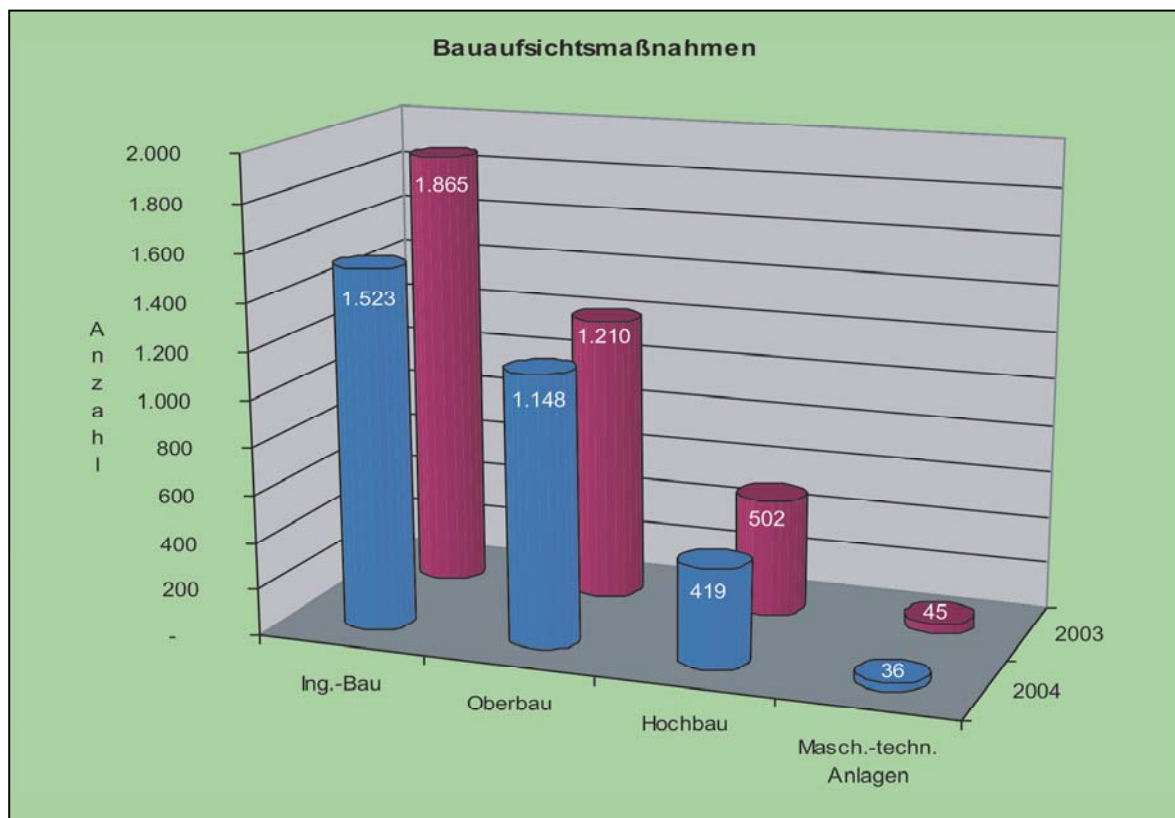
#### 4.2.2 Bauaufsicht

Die bauaufsichtliche Begleitung einer Bau-  
maßnahme lässt sich gliedern in:

- die Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen und
- die Bauaufsicht während der Bauausführung

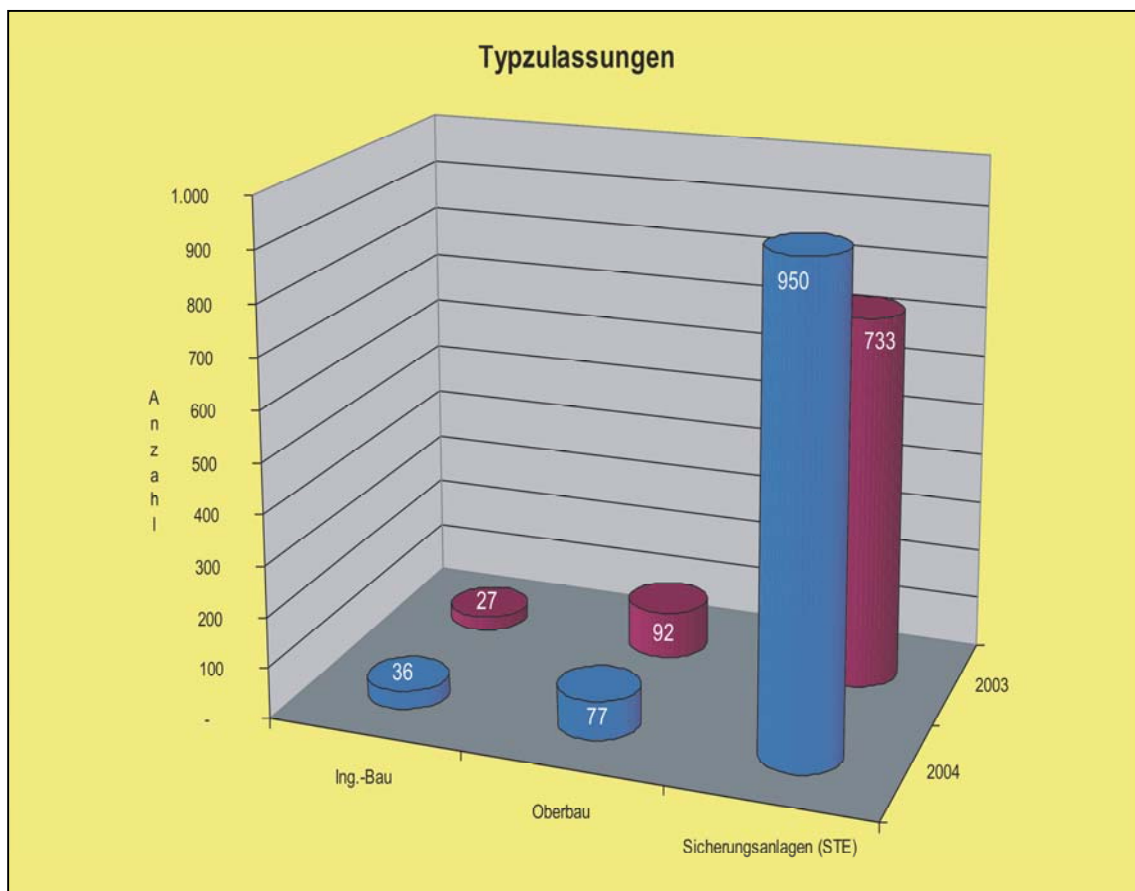
Von der Bauaufsicht befreit sind Maßnahmen kleineren Umfangs oder von geringen Auswirkungen. Unter der fachlichen Aufsicht des für diese Produktgruppe hauptverantwortlichen Referates 21 werden an den 15 Standorten der Außenstellen Leistungen der Bauaufsicht durch ca. 230 Bau- und Hochbauingenieure bzw. Bau- und Hochbauingenieurinnen und Architekten/Architektinnen mit vertieften Kenntnissen und umfangreichem Erfahrungsschatz erbracht.

Die Produkte der Bauaufsicht beziehen sich auf Aufgaben im *Ingenieurbau*, im *Ober- und Hochbau*, im Bereich *maschinen-technischer Anlagen* sowie im Bereich Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen. Für letzteres ist das Referat 22 zuständig. Sie decken wie bei der Planfeststellung ein Bauvolumen im Milliardenbereich ab. Die hohe Anzahl der Fallzahlen in der Bauaufsicht spiegelt den Umfang des bauaufsichtlichen Leistungsvolumens durch das EBA wieder. Der allgemeine Rückgang der Investitionsmittel in die Eisenbahninfrastruktur macht sich aber auch bei den Fallzahlen der Bauaufsicht bemerkbar.

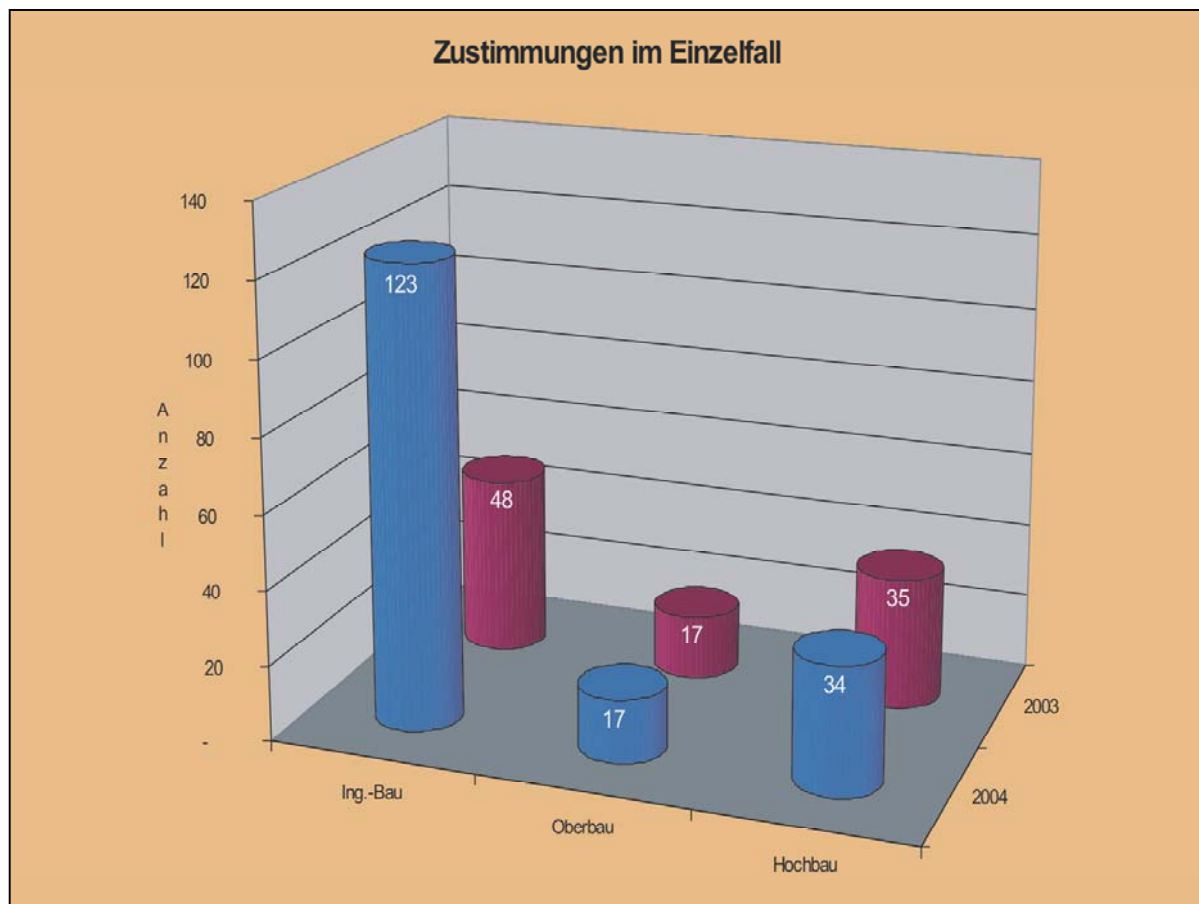


Neben den eigenen Mitarbeitern aus der Bauaufsicht greift das EBA zur quantitativen Entlastung bei gleichzeitiger Kostenoptimierung auf anerkannte Prüfer/-innen und Gutachter/-innen für die bautechnische Prüfung zurück, bevor das EBA sein „bauaufsichtliches Testat“ durch **Zulassung** erteilt. Derzeit werden Sachverständige vom EBA in der Regel als Verwaltungshelfer eingesetzt. Das EBA bleibt weiterhin Herr des Verfahrens. Sachverständige und Gutachter weisen überdurchschnittliche Fachkenntnisse und umfassende Berufserfahrung auf.

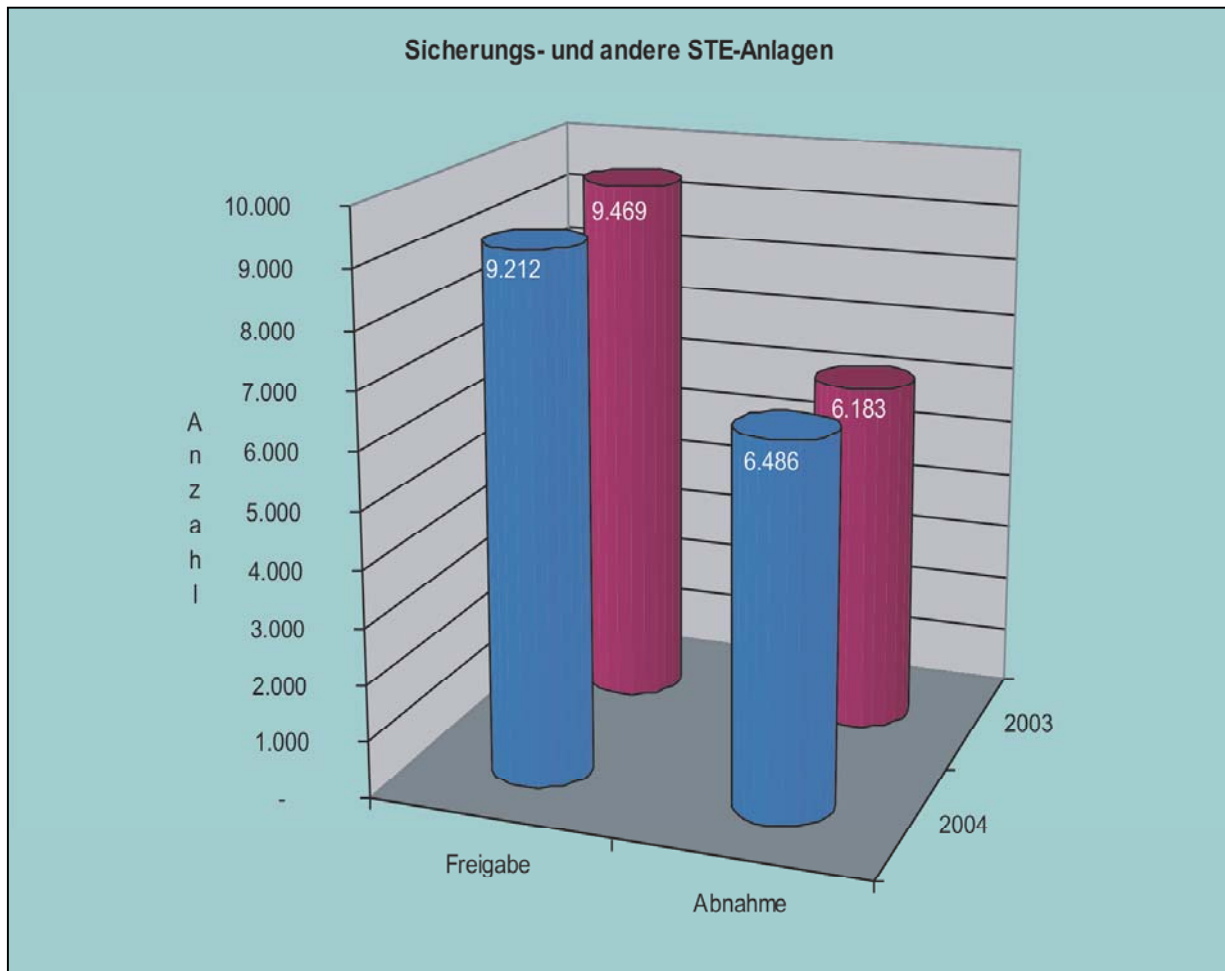
Die Bauaufsicht zur Erstellung von Anlagen erfolgt auf der Grundlage der anerkannten Regeln der Technik. Sie wird im Rechtsbereich der allgemeinen Bauaufsicht der Länder in einer Musterliste veröffentlicht und durch das EBA auf Grundlage der Musterliste der Technischen Baubestimmungen der Länder (MLTB) geordnet und in einer Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB) bekannt gemacht. Für Bauprodukte bestehen eisenbahnspezifische Bauregellisten. In den vergangenen Jahren wurden folgende Zulassungen ausgesprochen.



Hinzu kommen die *Zustimmungen im Einzelfall* für baumaßnahmenbezogene Bauprodukte, Bauarten, Komponenten und Bauverfahren für die Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes, insbesondere bei den Neubaustrecken der DB AG.



Ein weiterer wichtiger Arbeitsschwerpunkt der Produktgruppe stellt die Aufsicht über die Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (STE-Anlagen) des Referats 22 dar. Diese Bauaufsicht teilt sich bei jedem Bauvorhaben in die Phasen *Prüfung* bzw. *Freigabe der Planung* und *Abnahme mit der Erlaubniserteilung* für die errichtete Anlage.



Bezüglich der Abweichung von anerkannten Regel der Technik wurden im Jahr 2003 40 und in 2004 48 Vorgänge abgeschlossen.

---

## 4.3 Eisenbahnaufsicht

Im Rahmen seiner Aufsichtsfunktion überwacht das EBA die Einhaltung der grundlegenden Sicherheitsanforderungen an Bahnanlagen, Fahrzeugen und Signalanlagen. Das EBA prüft in Form von Stichproben und Systemprüfungen, ob die gesetzlichen Bestimmungen umgesetzt und eingehalten werden oder Änderungen und Ergänzungen notwendig sind.

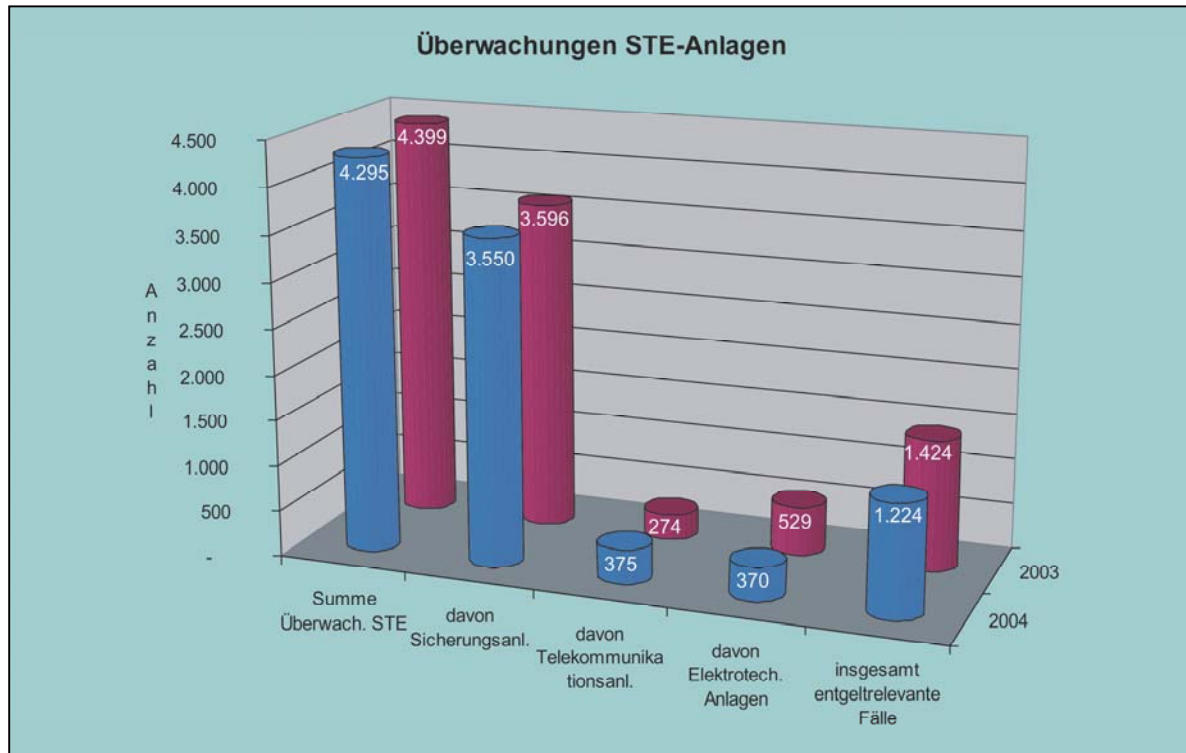
### 4.3.1 Anlagen

Bei der Eisenbahnaufsicht überwacht das EBA stichprobenartig den betriebssicheren Zustand der Eisenbahnbetriebsanlagen durch:

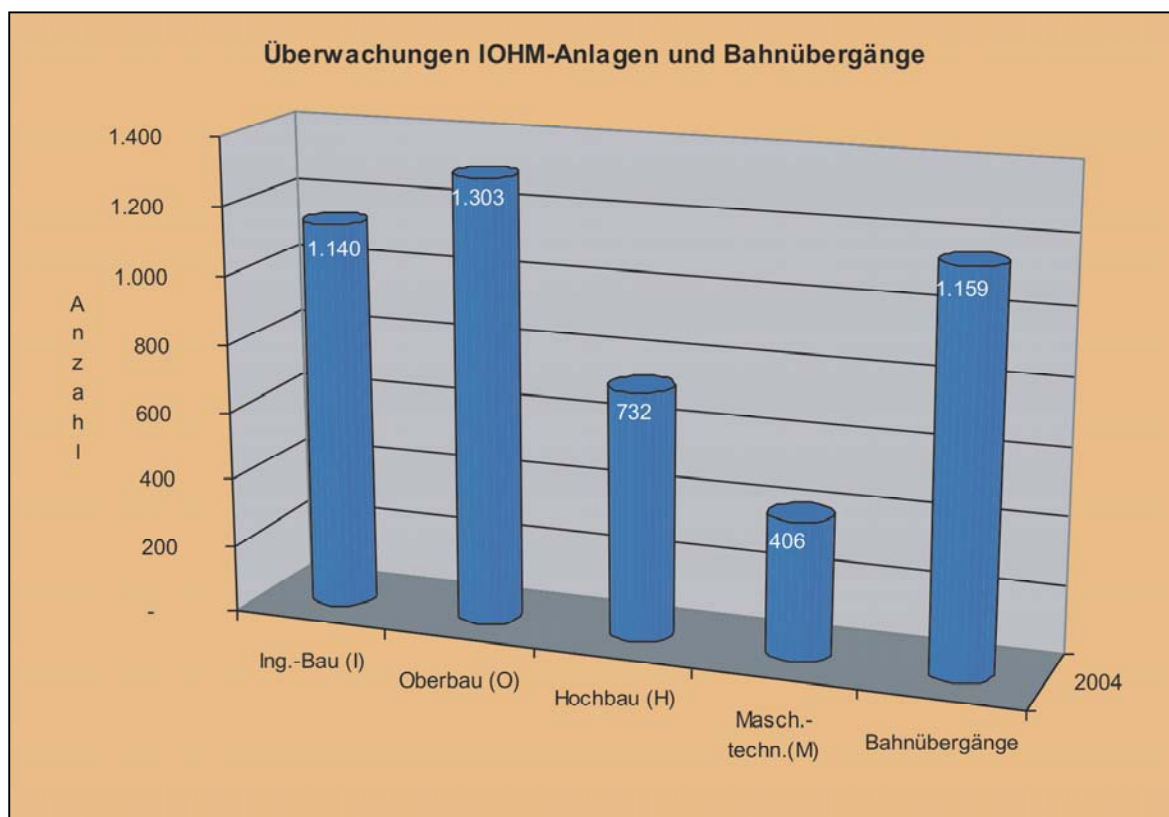
- Unternehmensbezogene Überwachung der Funktionsfähigkeit der Instandhaltungsorganisation,
- Objektbezogene Überwachung mit angemeldeten Besichtigungen und Inspektionen der Anlagen,
- Sonderüberwachung mit Begutachtungen zur Aufklärung von Unregelmäßigkeiten.

Die Regelungen hierzu sind in der Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von baulichen und maschinentechnischen Anlagen und Durchführung der technischen Arbeitsschutzaufsicht verankert.

Im Bereich der technischen Aufsicht als Teil der Eisenbahnaufsicht liegen die Arbeitsfelder in der Überwachung der Anlagen zum Erreichen eines betriebssicheren Zustandes bzw. dem Vergleich von Soll- und Ist-Zustand der Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen (STE).



Hier werden stichprobenartig sowohl die Durchführung der nach den Gesetzen, Richtlinien und sonstigen Regeln der Technik vom Betreiber durchzuführenden Aufgaben überwacht als auch der Zustand der Anlagen vor Ort überprüft. Im Rahmen der Eisenbahnaufsicht prüft das EBA ferner den betriebssicheren Zustand der Anlagen zum Ingenieurbau, Oberbau, Hochbau und der maschinentechnischen Anlagen.



Seit 1993 ist ein Rückgang der Unfallereignisse an Bahnübergängen zu verzeichnen. Dennoch gaben die Unfallzahlen Anlass bei allen Beteiligten Schwachstellen zu orten und Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen zu erarbeiten.

#### 4.3.2 Umwelt-, Brand- und Arbeitsschutz und sonstige Leistungen

Mit der Änderung des AEG in 1998 wurden dem EBA eine Reihe neuer Aufgaben zugewiesen. Für den Bereich der Schienenfahrzeuge und Betriebsanlagen ist das EBA für den Vollzug des Bundesimmissionsschutzgesetzes, des Bundesbodenschutzgesetzes und anderer bundesrechtlicher Umweltgesetze verpflichtet. Konkrete Aufgaben sind dabei beispielsweise die Bearbeitung von Bürgerbeschwerden aufgrund von Lärm und Erschütterungen oder die Aufsicht über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

Ebenso ist das EBA für die Überwachung des vorbeugenden Brandschutzes in Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes verantwortlich. Der vorbeugende Brandschutz ist in Abgrenzung zum abwehrenden Brandschutz zu unterteilen in den techni-

schen 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. In 2004 erfolgten 527 arbeitsschutzbezogene Überwachungsmaßnahmen.

### 4.3.3 Fahrzeuge

Die Wahrnehmung der Fahrzeugaufsicht in der Abteilung 3 erfolgte bis September 2004 objektbezogen und somit verteilt in den Referaten 31 bis 33. Hierbei bildeten die Säulen

- präventive Überwachung (im wesentlichen durch eine stichprobenartige Ist-Zustandsüberwachung am einzelnen Fahrzeug)
- und anlassbezogenen Überwachung

die Aufgabenschwerpunkte.

In den Jahren 2003 und 2004 wurden durchschnittlich in 740 Fällen Ist-Zustandskontrollen an Einzelfahrzeugen mit unterschiedlicher Prüftiefe und kostenpflichtige anlassbezogene Überwachungsmaßnahmen mit je nach Problemstellung sehr verschiedenen Aufwendungen durchgeführt.

Die Novellierung des AEG zum 01.07.2003 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 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.

Das neu entwickelte **Überwachungsverfahren** aller Fahrzeug- und Wagenarten besteht aus:

- unternehmensbezogener Systemprüfung sowie
- objektbezogener Einzelfallprüfung (Fahrzeugüberwachung)

Das zunächst auf Plausibilität geprüfte unternehmensbezogene System bezüglich der Umsetzung der Betreiberverantwortung wird mittels einer objektbezogenen Einzelfallprüfung auf Wirksamkeit geprüft. Beide Überwachungsformen beeinflussen sich wechselseitig und alle Ergebnisse fließen in die Gewinnung eines zuverlässigen Bildes ein.

In den Mittelpunkt der Überwachung rückt damit die Betreiberverantwortung durch die Eisenbahnen.

Der neue Ansatz erforderte zwingend die Konzentration der spezialisierten Beschäftigten in einem Referat. Nur so kann mit dem neu entwickelten Überwachungsverfahren bei sehr geringem Personalaufwand eine hohe Wirksamkeit und Effizienz erzielt werden. Seit dem 01.10.2004 wird die Fahrzeugaufsicht in dem neu gebildeten Referat 35 geführt.



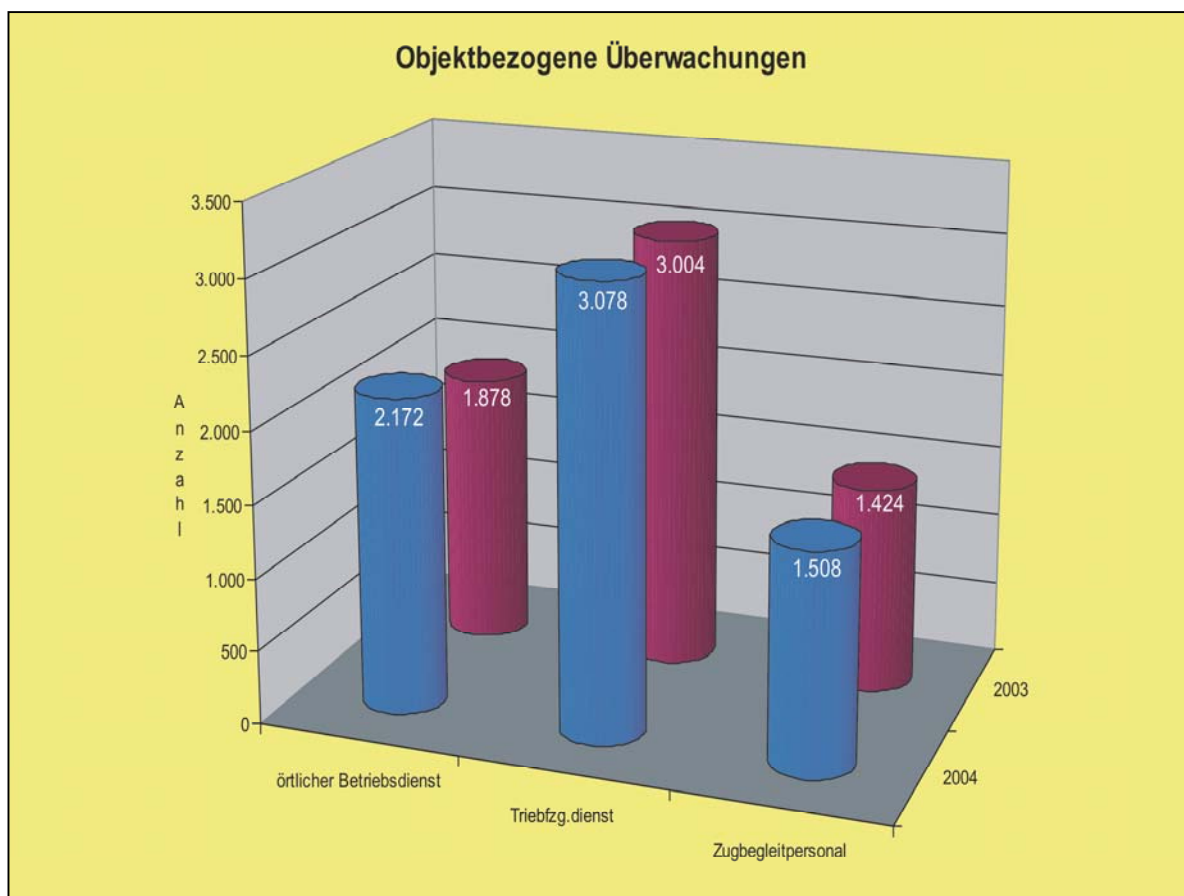
4.3.4 Betrieb

Da am Produktionsprozess der Bahn eine Vielzahl von Personen mitwirken, sind umfassende Verfahrensvorschriften notwendig, um die Sicherheit zu gewährleisten. Die Aufgaben des Referates 34 befassen sich vor allem unter dem Aspekt eines ganzheitlichen Systems mit der Beachtung der „Spielregeln“ für alle Beteiligten.

Im Rahmen der Verfahrensprüfung wird verstärkt auf Risikoanalysen bei der Entwicklung neuer Systeme (z.B. elektronischer Buchfahrplan) sowie der Prüfung bestehender Verfahren zurückgegriffen. An die Risikoanalyse kann sich eine Prüfung von Lastenheften anschließen, in denen auch grundlegende betriebliche Anforderungen des Betreibers an den Hersteller formuliert werden.

Die Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb durch objektbezogene Überwachung bringt eine enorme Spannweite und Komplexität an Aufgaben mit sich, angefangen von Fahrzeugen und dem Zugbegleitpersonal, dem Triebfahrzeug- und örtlichen Betriebsdienst bis hin zur Tunnelsicherheit.

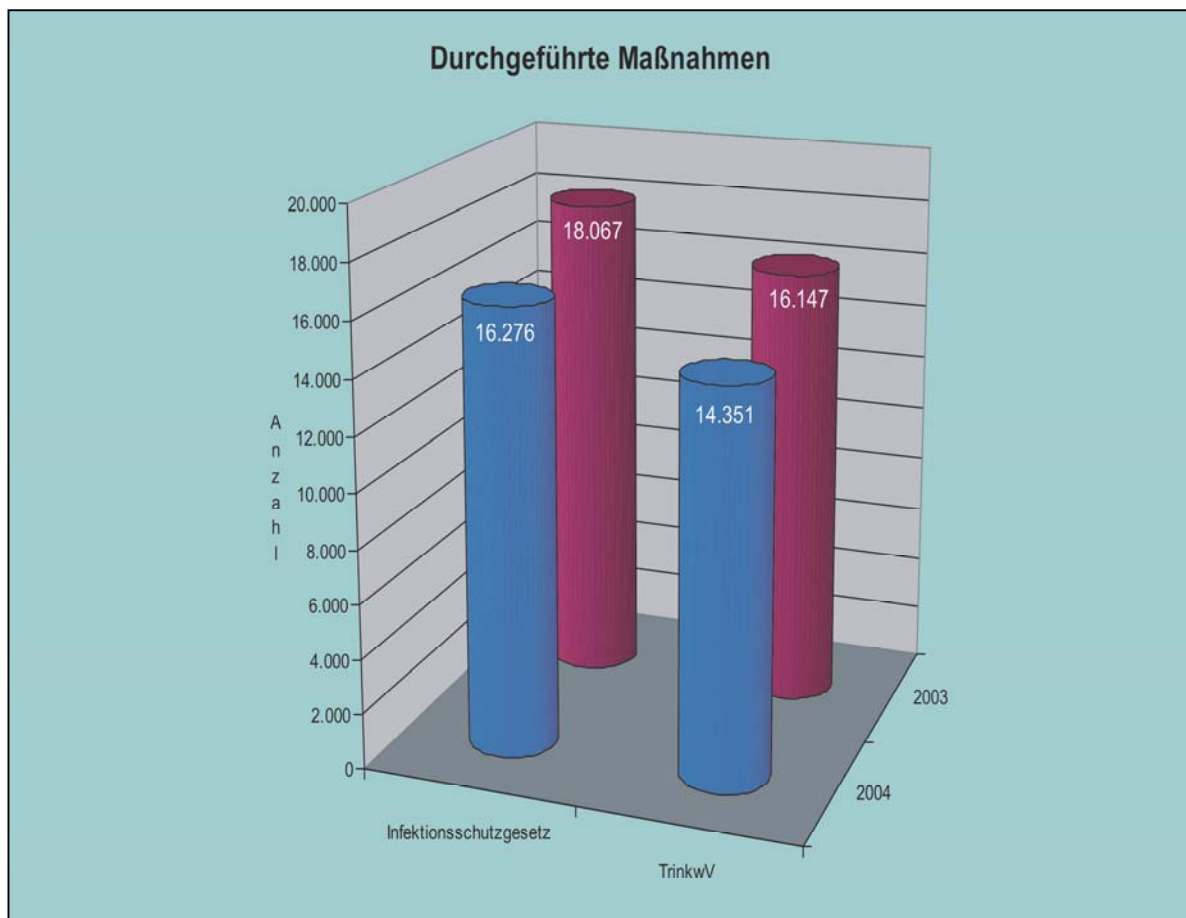
Neben der objektbezogenen Überwachung (siehe Bild) treten zunehmend unternehmensbezogene Prüfungen von Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystemen auf.



4.3.5 Infektionsschutz

Aufsichtsaufgaben besonderer Art erwachsen dem EBA aus dem *Infektionsschutzgesetz* und der *Trinkwasserverordnung* (TrinkwV). Nach § 3 Abs. 1 Nr. 5 BEVVG ist das EBA verantwortlich für die immisionsrechtliche und wasserrechtliche Aufsicht (Technische Umweltaufsicht). Das EBA führt Prüfungen der Trinkwasserfüllanlagen für Schienenfahrzeuge durch und veranlasst bei Überschreiten der gesetzlichen Grenzwerte geeignete Maßnahmen. Im Rahmen seiner Aufsichtsaufgaben prüft das zuständige Referat 34 überwiegend in Form von Stichproben und Systemprüfungen, ob diese den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

Weiterhin werden gemäß dem Infektionsschutzgesetz infektionshygienische Überwachungen der Abwasserbeseitigungsanlagen für Schienenfahrzeuge durchgeführt. Die Kontrollaufgaben vor Ort werden in den Außenstellen erbracht.



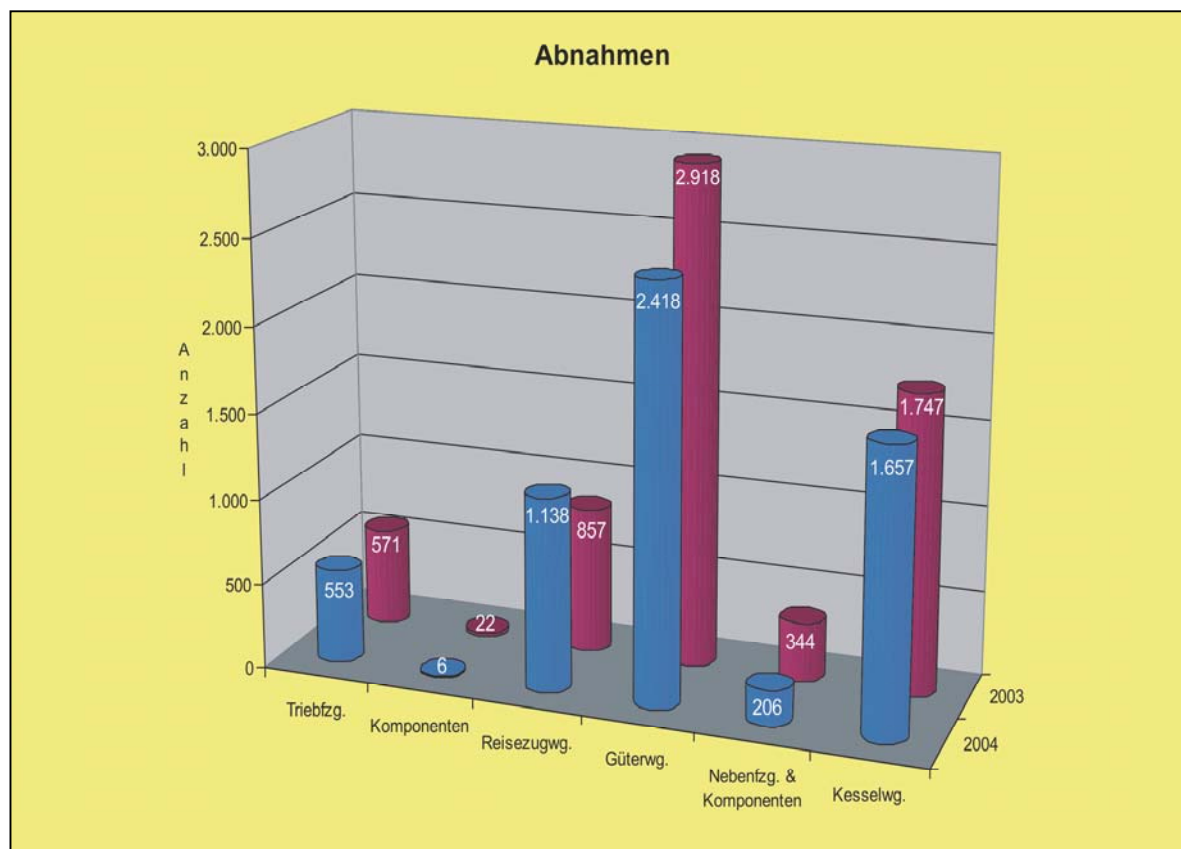
#### 4.4 Abnahme / Inbetriebnahme von Fahrzeugen

Mit der Bahnstrukturreform fand ein Übergang der hoheitlichen Befugnisse im Bereich der Fahrzeugabnahme nach § 32 EBO statt. Die Aufgaben wurden auf die Referate 31 bis 33 übertragen.

Für die Abnahme 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.

Mit der Bauartzulassung unterliegen Anlagen in Schienenfahrzeugen, von denen eine besondere Gefahr ausgehen kann, einem speziellen Überwachungsprozess (§ 33 EBO) durch das Referat 32. Dazu gehören beispielsweise Druckbehälter, Dampfkessel oder Anlagen in explosionsgefährdenden Bereichen.



---

Das Referat 31 hat die Verantwortung für die Abnahme von Triebfahrzeugen und von Triebwagen. Beginnend mit den Doppelstockwagen für den Regionalverkehr, über Diesel- und Elektrotriebwagen des Nahverkehrs und von Lokomotiven bis hin zu den Neigezügen sowie Hochgeschwindigkeitstriebzügen des ICE-Verkehrs wird die gesamte fahrzeugtechnische Bandbreite bei Lokomotiven und Personenzugfahrzeugen abgedeckt.

Auch bei der Abnahme der Fahrzeuge des Güterverkehrs und der Nebenfahrzeuge erfolgt eine projektbegleitende Prüfung (Referat 32). Zugleich stellen sich zunehmend neue Anforderungen an die Belange des Umweltschutzes und der Anpassung der Fahrzeuge an spezielle Transportaufgaben.

Die Palette der abzunehmenden Nebenfahrzeuge / gleisfahrbaren Maschinen reicht von den Zweibegefahrzeugen über die unterschiedlichsten Prüf-, Mess- und Instandhaltungsfahrzeuge, den Fahrzeugen zu Vegetationskontrollen und Brückeninspektionen bis hin zu 200 m langen Gleisumbaumaschinen. Durch die Heterogenität der zu prüfenden Nebenfahrzeuge stellt eine Abnahme von im Durchschnitt jährlich 275 Fahrzeugen eine beeindruckende Leistung der Beschäftigten des EBA dar.

Kesselwagen transportieren einen hohen Anteil an Gefahrgut. Deswegen umfasst die Abnahme von Kesselwagen neben allgemein geltenden Bestimmungen des technischen Regelwerkes auch Gefahrgutvorschriften. Die Verantwortung dieser Aufgabe und Leistungen obliegt deshalb dem auf Gefahrgut spezialisierten Referat 33, deren Gefahrgutexperten/Gefahrgutexpertinnen jährlich ca. 1.700 Kesselwagen abnehmen.

Im Laufe der vergangenen Jahre wurde eine große Anzahl von Fahrzeugen abgenommen. Aneinandergereiht würden die durch das EBA im Jahr 2003 geprüften Fahrzeuge eine Strecke von ca. 100 km ergeben. Sämtliche vom EBA abgenommenen Fahrzeuge umfassen eine Fahrzeugschlange von Sylt bis Garmisch-Partenkirchen.

---

## 4.5 Beförderung gefährlicher Güter

Der Gefahrguttransport unterliegt nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn bestimmt das EBA als zuständige Behörde für die Durchführung von Gefahrgutkontrollen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes (EdB). Zum Aufgabenfeld gehört die Erteilung von Genehmigungen für die Fortsetzung einer Beförderung und die Bearbeitung der Berichte über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern.

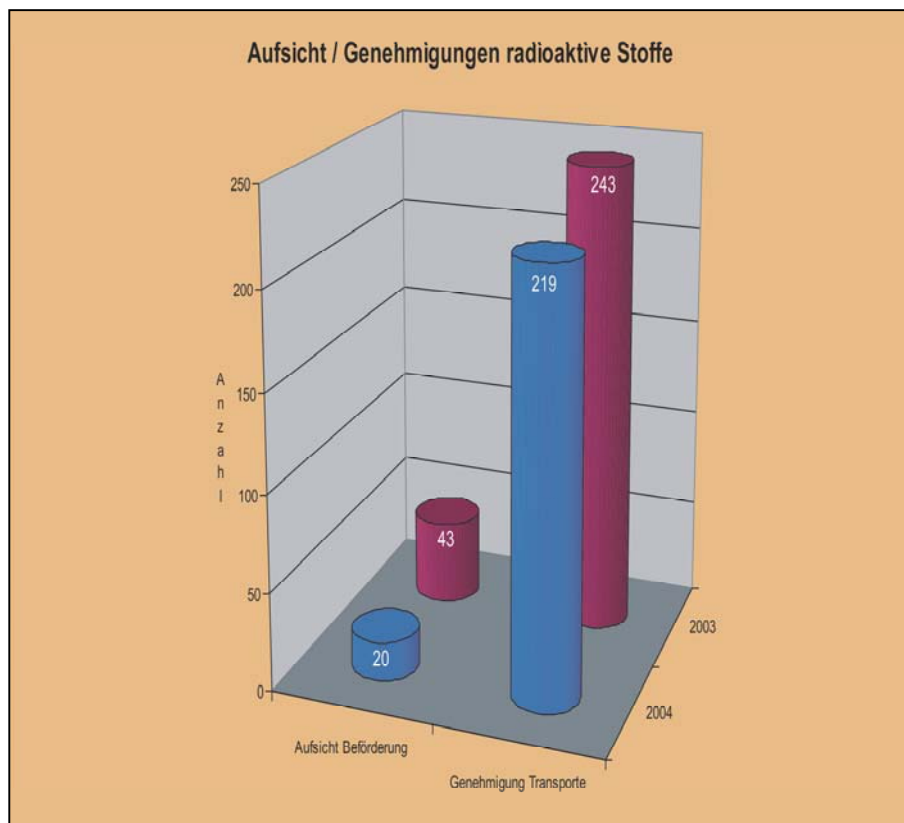
Durch die staatliche Aufsicht nach dem Atomgesetz wird insbesondere sichergestellt, dass neben den Forderungen des Verkehrsrechts den Aspekten der Zuverlässigkeit und Sachkunde im Strahlenschutz der am Transport Beteiligten, der Notwendigkeit von Haftungsverpflichtungen, des Schutzes gegen Störer und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

### 4.5.1 Radioaktive Stoffe

Neben der behördlichen Gefahrgutkontrolle für Stoffe der Klasse 7 (radioaktive Stoffe) nach dem Verkehrsrecht obliegen dem EBA zugleich die Beaufsichtigung der Beförderung und die Genehmigung der Beförderung radioaktiver Stoffe (außer Kernbrennstoffe und Großquellen) im Schienen- und Schiffsverkehr der Eisenbahnen nach dem Atomgesetz.

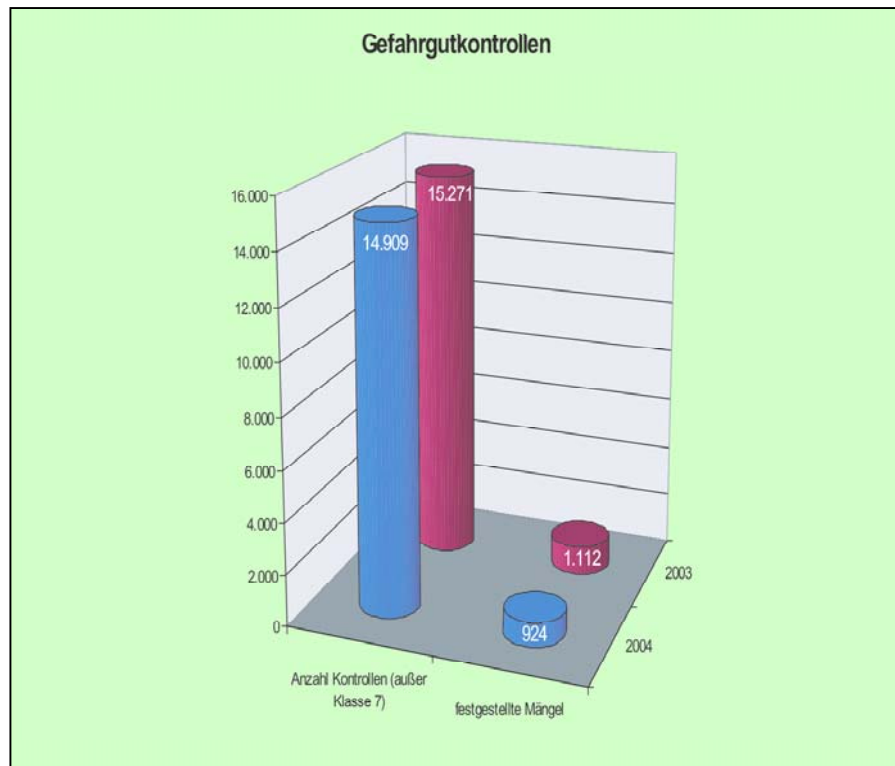
Zu den Aktivitäten zählen auch die **Aufsicht bei Beförderungen** sowie die **Genehmigung von Transporten radioaktiver Stoffe**.

Die Zuständigkeit dafür besteht für den Bereich der EdB und, wenn die Verkehre von oder zu den nichtbundeseigenen Eisenbahnen kommen oder führen, auch für den Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.



4.5.2 Behördliche Gefahrgutkontrollen

Mit den Gefahrgutkontrollen leistet das EBA einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit beim Gefahrguttransport. Jährlich werden rund 15.000 Gefahrgutkontrollen durch die Beschäftigten der Außenstellen des EBA erbracht, um der Sicherheitsphilosophie bei der Gefahrgutbeförderung gerecht zu werden und die mit dem Transport verbundenen Risiken zu minimieren.



4.5.3 Ausnahmen gemäß § 5 GGVSE

Auch bei Ausnahmen vom Gefahrgutrecht ist das EBA die zuständige Stelle zum Bewerten von technischen Sicherheitsvorkehrungen und der Prüfung der Kompatibilität der bestehenden Rechtsgrundlagen. Hier wurden im Jahr 2003 13 und im Jahr 2004 12 Ausnahmen erteilt.

4.5.4 Bescheinigungen gemäß § 7 Abs. 5 GGVSE

Bei Beförderungen von bestimmten Gefahrgütern auf der Straße hat der Beförderer durch eine Bescheinigung dem EBA nachzuweisen, dass ein Gleisanschluss-, Container- oder Huckepackverkehr nicht möglich ist. Im Jahr 2003 wurden 480 Anträge und 2004 165 Anträge beschieden.

4.6 **Anerkennung und fachtechnische Begutachtung**

Das EBA führt die Anerkennung von Gutachtern und Prüfern für die Bereiche

- Anlagen und
- Fahrzeuge

im Rahmen seiner übertragenen Aufgaben durch.

Für den Anlagenbereich erfolgten durch das EBA im Zeitraum des Jahresberichtes bei Gutachtern/Gutachterinnen und Prüfern/Prüferinnen sowie Mess- und Prüfstellen 505 Anerkennungs- und Überwachungsverfahren.

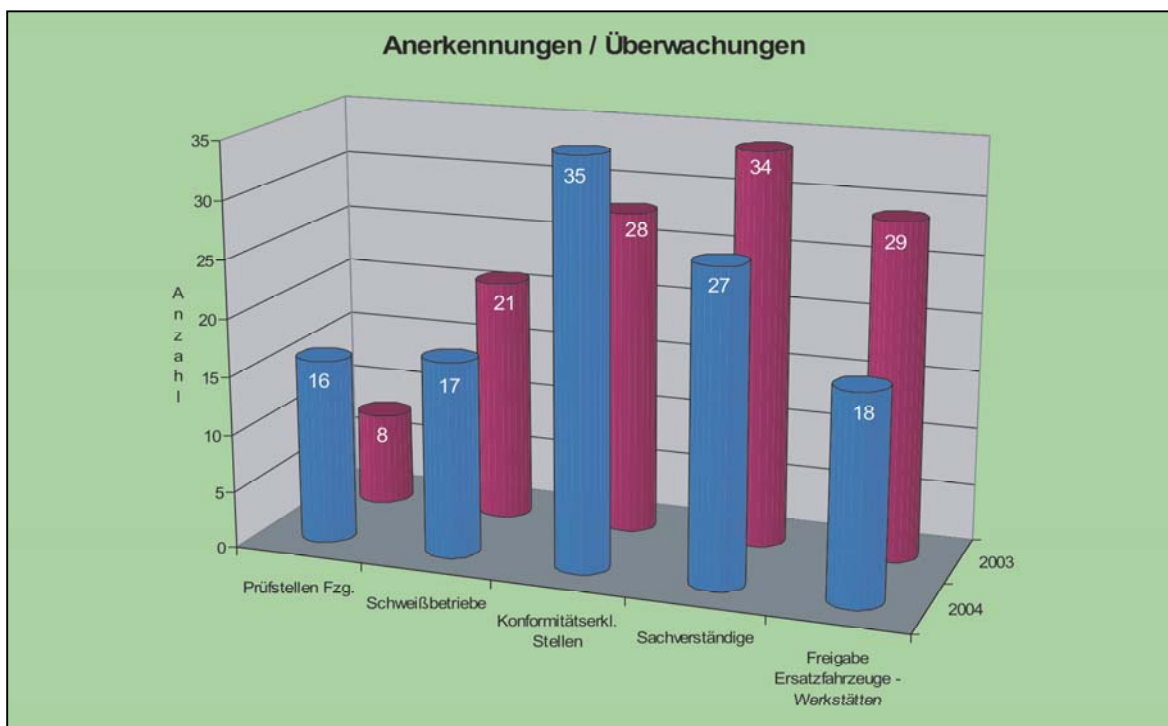
Für den Bereich Fahrzeuge wurden im Zeitraum 2003 / 2004 insgesamt 63 Gutachter/-innen und Sachverständige anerkannt.

Grundlage für die „Anerkennung von Prüfstellen für eisenbahntypische Prüfungen an Eisenbahnfahrzeugen“ 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 beispielsweise 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.

Das Referat 31 prüft bei der „fachtechnischen Begutachtung“ von Instandhaltungswerkstätten für Eisenbahnfahrzeuge die personellen, organisatorischen und materiellen Voraussetzungen für eine qualifizierte Instandhaltung oder Untersuchung von Eisenbahnfahrzeugen. Das Referat 32 ist für die Anerkennung von Schweißbetrieben verantwortlich.

Folgende Fallzahlen ergaben sich bei der Anerkennung und Überwachung von **Prüfstellen**, **Schweißbetrieben**, **konformitätserklärenden Stellen**, **Sachverständigen** und **Freigaben von Werkstätten** in 2003 / 2004:



Zur Beherrschung der Schnittstellen zwischen EIU und EVU wurde im Jahr 2001 die Funktion des Eisenbahnbetriebsleiters geschaffen. Zu den wesentlichen Aufgaben eines Betriebsleiters/-leiterin 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 ein solcher Eisenbahnbetriebsleiter oder Eisenbahnbetriebsleiterin die Sachkunde nachweisen, bevor er/sie in dieser Funktion bestätigt werden kann. Das Referat 34 organisiert die Prüfungen und führt die Bestätigung zum Eisenbahnbetriebsleiter/zur Eisenbahnbetriebsleiterin durch. Im Jahr 2003 waren dies 88 und im Jahr 2004 75 Vorgänge.

## 4.7 Unregelmäßigkeiten und Unfalluntersuchungen

### Unregelmäßigkeiten:

Alle Fachreferate „orten“ im Rahmen ihrer Tätigkeiten Schwachstellen (Unregelmäßigkeiten) und stimmen mit den Beteiligten Vorschläge zur Verbesserung des Sicherheitssystems ab (z.B. Bahnübergänge). Aufgrund festgestellter technischer oder erkennbare Anzeichen solcher Mängel erfolgen weitergehende Sonderprüfungen.

### Unfalluntersuchungen:

Dem EBA obliegt gemäß § 3 Abs. 2 Ziff. 7 BEVVG sowie gemäß § 5a Abs. 1 Ziff. 2 AEG die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb. Die Frage „Wie konnte das geschehen?“ hat die Eisenbahnen nach Bahnbetriebsunfällen stets beschäftigt, so dass die Unfalluntersuchung eine wichtige und unabhängige Sonderfunktion im EBA einnimmt.

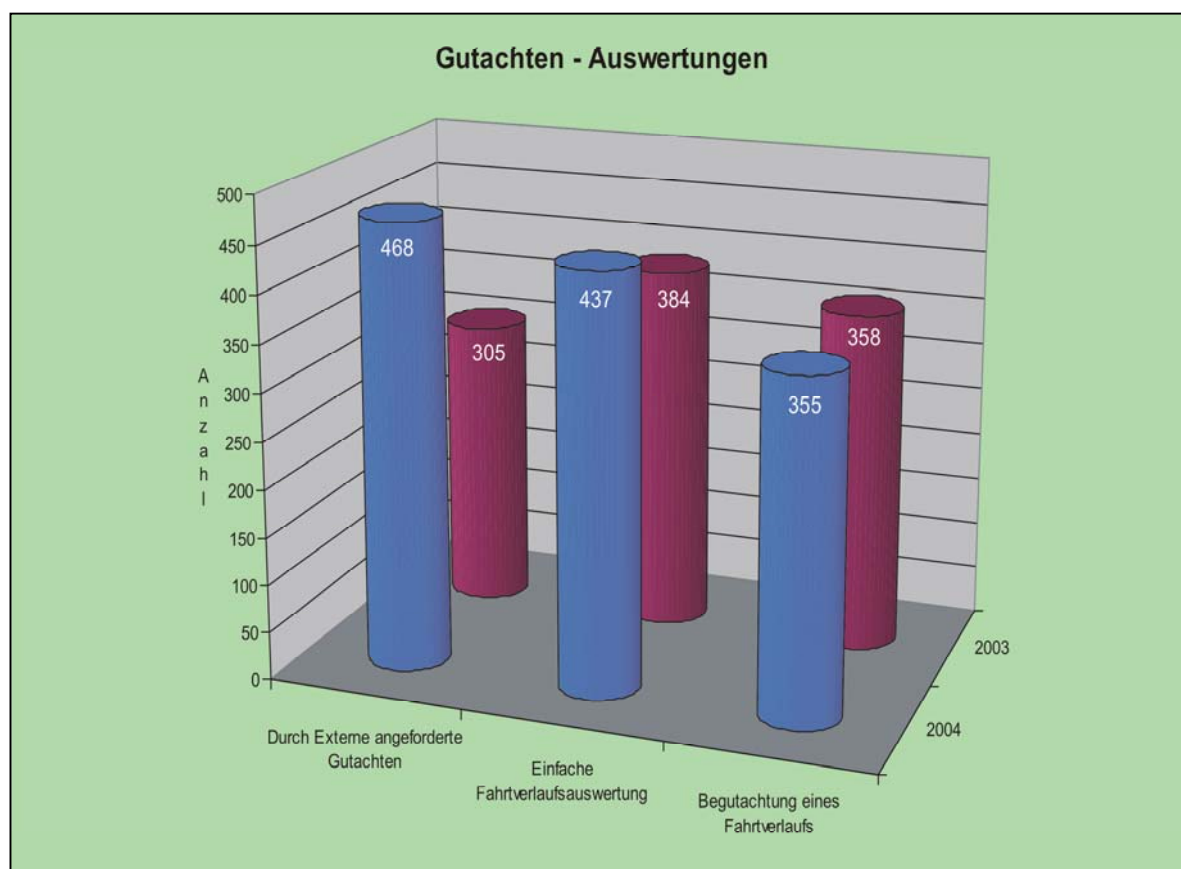
Um Konflikte mit Genehmigungen und Abnahmen auszuschließen und Unfallursachen ohne Rücksicht auf interne Strukturen zu untersuchen, wurde 1998 der „Beauftragte für Unfalluntersuchung“ als Stabsstelle des Präsidenten eingerichtet. Der Beauftragte für Unfalluntersuchung konzentriert sich vor allem auf die Suche nach den Unfallursachen. Hinsichtlich Art oder Umfang einer Untersuchung oder der Darstellung der Untersuchungsergebnisse ist er nur dem Präsidenten in Stabsfunktion gegenüber verantwortlich.

Durch die interne Organisation stellt das EBA sicher, dass die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen extern wie intern unabhängig und objektiv durchgeführt wird. Besonders wertvoll ist, dass sich das EBA bei der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen auf einen Kreis eigener, als Generalisten des Eisenbahnbetriebs ausgebildeter Fachleute stützen kann und insofern auf die Zuarbeit von Beschäftigten der Eisenbahnen, die möglicherweise befangen sein können, nicht angewiesen ist.



Dabei werden zunächst die „Elemente“ Mensch, Regelwerk, Signalanlagen, Fahrzeug und Fahrweg systematisch überprüft und alle Tatsachen ermittelt. Diese Aufgabe verlangt von den Beschäftigten der Unfalluntersuchung genaue Kenntnisse des Gesamtsystems der Eisenbahn. Anschließend werden die Feststellungen in Bezug auf ihre Relevanz für das Ereignis bewertet.

Aus den Feststellungen des Einzelfalls werden Sicherheitsempfehlungen und Gutachten gegenüber Dritten zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden die Ereignisse zum Erkennen von Schwachstellen und Trends über die Statistik gefährlicher Ereignisse ausgewertet. Dargestellt sind nachfolgend die durch *Externe angeforderten Gutachten, einfache Fahrtverlaufsauswertungen* und komplexere *Begutachtungen des Fahrtverlaufs*.



## 4.8 Finanzierung

### 4.8.1 Aufgaben und Volumen

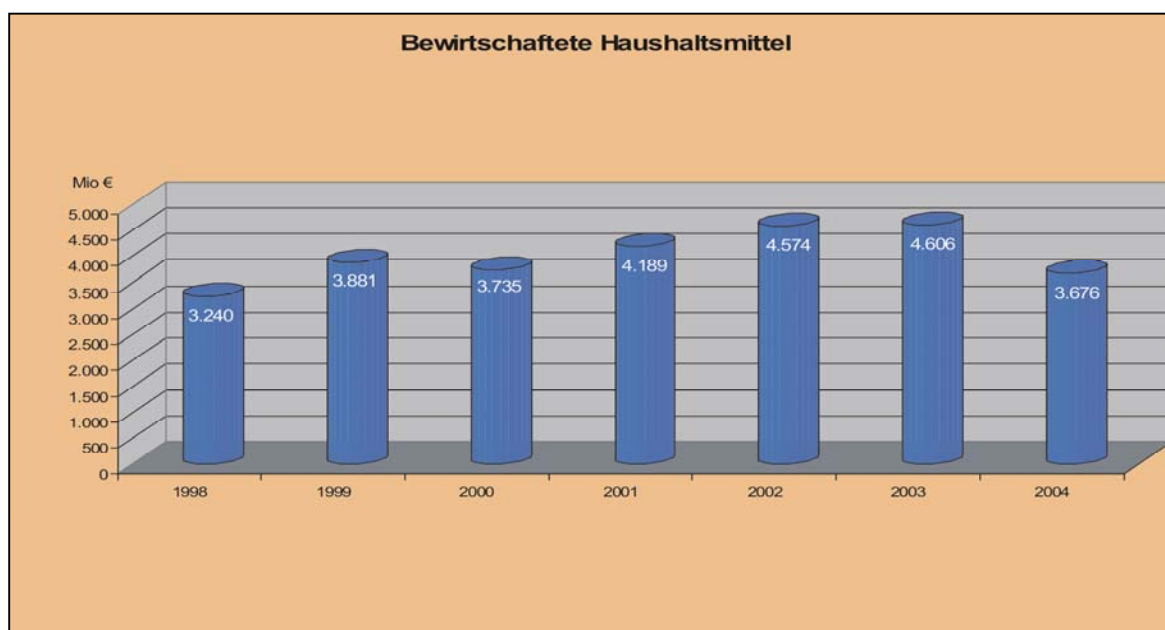
Im Zusammenhang mit der Bahnstrukturreform finanziert der Bund im Rahmen seiner Möglichkeiten den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes. Gleichzeitig wurde die Aufgabe zur „Vorbereitung und Durchführung von Vereinbarungen“, d.h. zur technischen und wirtschaftlichen Prüfung von Infrastrukturvorhaben dem EBA übertragen. Für diese Aufgaben obliegt dem EBA die Prüfung, dass die vom Haushaltsgesetzgeber bereitgestellten Mittel für Infrastrukturmaßnahmen unter Beachtung der Grundsätze einer wirtschaftlichen, sparsamen und zweckgebundenen Mittelverwendung eingesetzt werden. Das EBA *bewirtschaftet Haushaltsmittel* von bis zu 4,5 Milliarden € pro Jahr.

Wichtig für die Empfänger der Bundeszuwendungen sind die Art der Finanzierung und die Finanzierungsform (**Finanzierung von Investitionen**). Es gibt mehrere Möglichkeiten der Finanzierungsarten, z.B. neben der Vollfinanzierung die Teilfinanzierung in Höhe von bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Ver-

kehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG). Bei der Finanzierungsform geht es entweder um Darlehen oder um nichtrückzahlbare Zuschüsse.

Unabhängig davon, auf welcher rechtlichen Grundlage die Zuwendungen zur Verfügung gestellt werden, geht es im Kern um zwei Prüfungen. Zum einen um die **Antragsprüfung**, die vor der Bereitstellung der Mittel durchgeführt wird, und deren Ergebnis Grundlage für die Mittelbereitstellung wird. Die zweite Prüfung ist die **Verwendungsprüfung**, bei welcher geprüft wird, ob die vom Empfänger in Anspruch genommenen Bundesmittel auch tatsächlich entsprechend der Genehmigung verwendet wurden.

Die Antragsprüfung für die Großprojekte (Projekte über 15 Millionen €) wird in der Zentrale in Bonn und bei Vorhaben unter 15 Millionen € im Sachbereich 5 an 10 Standorten der Außenstellen durchgeführt. Es handelt sich dabei bundesweit jährlich um ca. 1.400 Bearbeitungsfälle und zusätzlich ca. 3.800 weitere Fälle im Bereich Oberbau, für welche für die Antragsprüfung ein vereinfachtes Verfahren gilt.



---

Der *Verwendungsprüfung* liegt folgende Strategie zugrunde:

- Prüfung von Stichproben
- Schwerpunktprüfung zum Erkennen und zur Aufarbeitung systematischer Fehler
- Verringerung der Gesamtzahl der Fehler für die Zukunft

Das Ziel für die Verwendungsprüfung besteht darin, für ca. 25% der getätigten Investitionen die Belege zu prüfen. Tatsächlich werden derzeit ca. 10.000 Belege pro Jahr bzw. ein Volumen zwischen 15% und 20% geprüft.

Wird festgestellt, dass Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet wurden, kann dies zu Rückforderungen von Bundesmitteln führen. Die Bundesmittel werden im Bundeshaushalt vereinnahmt. Im Zeitraum 1998 – 2004 sind rund 6% der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

Rückforderungsbeträge oder auch eine nur zeitweise nicht gerechtfertigte Inanspruchnahme von Bundesmitteln führen zu Zinsforderungen des EBA an die Zuwendungsempfänger. Die geforderten Zinsbeträge sind Einnahmen des Bundeshaushalts.

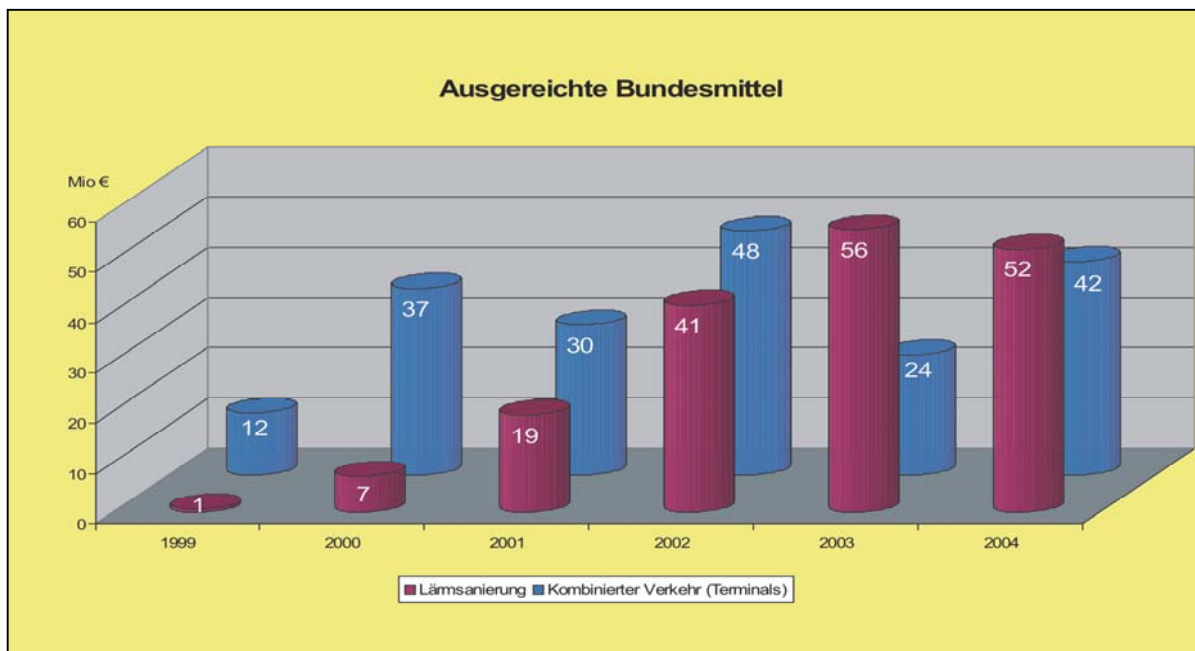
Zum Vergleich wird darauf verwiesen, dass die Zinseinnahmen mehr als doppelt so hoch sind, wie die Personal- und Sachkosten der Beschäftigten der gesamten Finanzierungsabteilung.

4.8.2 Lärmsanierung und kombinierter Verkehr

Mittel, die der Prüfung des EBA zur Finanzierung von Investitionen obliegen, werden u.a. für Maßnahmen der Lärmsanierung und den Ausbau des kombinierten Ladungsverkehrs bereitgestellt.

Seit 1999 sind Mittel zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen in den Bundeshaushalt eingeplant. Das EBA ist Bewilligungsbehörde für die Maßnahmen der zunehmend bedeutsamen Lärmsanierung. Seit dem Bundeshaushalt 1998 ist das EBA als Bewilligungsbehörde ferner für die Förderung des kombinierten Ladungsverkehrs – insbesondere für den Bereich Schiene / Straße – verantwortlich.

sie Eisenbahngesellschaften bereitstellen, durch das EBA prüfen. Der Bund hat das EBA damit beauftragt, die Verwendungsprüfung für die der Deutschen Verkehrswacht und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gewährten Zuwendungen durchzuführen. Bei der DB AG prüft das EBA darüber hinaus u.a. auch die Ausgaben der zivilen Verteidigung und für die Bundeswehr die Kosten für die Aufrechterhaltung der auferlegten Strecken.



4.8.3 Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben

Das beim EBA 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

## 4.9 Magnetschwebebahn

Das EBA ist als Aufsichts-, Genehmigungs- und Planfeststellungsbehörde auch für Magnetschwebebahnen (MSB) verantwortlich. Die Aufgaben lassen sich in folgende Bereiche gliedern:

- Planfeststellung
- Zulassung, technische Aufsicht / Bauaufsicht und Abnahme
- Genehmigung des Sicherheitskonzeptes
- Erteilen der Betriebserlaubnis
- Aufsicht über die MSB-Unternehmen
- Finanzierungsfragen
- Internationale MSB-Angelegenheiten

Die Beschäftigten des Projektes MSB sind zur Umsetzung dieser Aufgaben kompetente Ansprechpartner für Wirtschaft und Verwaltung. Im Rahmen der Projektarbeit leistet das EBA seinen Beitrag zur zeitgerechten Fertigstellung der MSB-Strecke in München.

In den Jahren 2003 und 2004 haben Beschäftigte des Projektes MSB auf Basis einer Regulatorvereinbarung die zuständigen chinesischen Stellen bei den Genehmigungsverfahren für das Shanghai-Projekt beraten und damit einen erheblichen Beitrag zur erfolgreichen Realisierung des Projektes geleistet. Die Kooperation wurde Ende 2004 durch eine gemeinsame Erklärung der beiden Regierungsbeauftragten auf die Betriebsphase ausgeweitet. Auch mit den entsprechenden Stellen in den USA wurde die seit 2000 bestehende Zusammenarbeit in Sicherheits- und Zulassungsfragen fortgesetzt.

## 4.10 Landeseisenbahnaufsicht

Die Eisenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind, unterliegen der Aufsicht der Länder. Das EBA ist die einzige Stelle Deutschlands, in der Kenntnisse über das Gesamtsystem Bahn an einer Stelle gebündelt vorhanden sind. Das EBA wurde deshalb von dreizehn Ländern mit Ausnahme von Niedersachsen, Berlin und Hamburg mit der Durchführung der Landeseisenbahnaufsicht beauftragt. Gesetzliche Grundlage hierfür ist § 3 Abs. 3 BEVVG.

Im operativen Teil ist die Landeseisenbahnaufsicht bei den Außenstellen des EBA angesiedelt. Die EBA-Zentrale ist neben der Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten in technischer, rechtlicher und organisatorischer Art zuständig für die Vertragsgestaltung und -pflege sowie für die Abrechnung mit den Ländern.

Durch die Synergieeffekte des EBA können die Kosten und der Aufwand der Landeseisenbahnaufsicht gering gehalten werden.



#### 4.11 Externe Sonderaufgaben

Das EBA war im Zeitraum des Geschäftsberichtes in zahlreichen Arbeitskreisen, externen Gremien und Ausschüssen vertreten. Ferner werden fachdienstliche Stellungnahmen gegenüber Dritten erbracht. Die nachfolgende Aufstellung umfasst die wichtigsten Arbeitskreise und Ausschüsse, in denen das EBA aktiv ist:

- Internationale Arbeitsgruppe Interoperabilität der International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILLGRI)
- Arbeitskreis Interoperabilität des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)
- Arbeitskreis Sicherheitsrichtlinie
- Arbeitskreise Safety Management Network (SAMNET) und Safety Management Railways (SAMRAIL) der EU-Kommission
- Länderarbeitskreise für Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB), Landeseisenbahnaufsicht, Länderarbeitskreis Wasser etc.
- Fachkommission Bautechnik der Bauministerkonferenz der Länder
- Grundsatzausschuss für fachübergreifende Fragen des Brauchbarkeits- und Verwendbarkeitsnachweises
- Sachverständigenausschuss für Grundsatzfragen von Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstellen
- Sachverständigenausschuss Verkehrswegebau
- Arbeitsgruppe „Grabenlose Bauverfahren“
- Koordinierungsausschuss der Stellen für Metallbauten im bauaufsichtlichen Bereich
- Koordinierungsausschuss der DIN 18800
- Gemeinschaftsausschuss V 2.2 „Bolzenschweißen“
- Sachverständigenausschuss Schweißen
- Lenkungsausschuss Oberbau
- Arbeitskreis Feste Fahrbahn e.V.
- Unterausschuss „Verkehrssicherheit an Bahnübergängen“ im Bund-Länder-Fachausschuss

- Weiterentwickeln der bestehenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften (z.B. BAU-STE, TAU-STE, PRÜF-STE)
- Weiterentwickeln des technischen Regelwerkes EBO usw.
- Weiterentwickeln internationaler Normen und Vorschriften zur Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnverkehrs
- Weiterentwickeln der Planfeststellungsrichtlinie und des Umwelleitfadens
- Veranstaltung EBA-Fachtagung „Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts“ und weitere Teilnahme an Sachverständigentagungen
- Arbeitskreis Bremse
- Normungsausschüsse (Schienenfahrzeuge – Nebenfahrzeuge, Baumaschinen und Zwei-Wege-Fahrzeuge, Arbeitsplatzgestaltung und Inneneinrichtung, Fahrzeugaufbau, Schweißen, Kleben etc.)
- Arbeitskreis Software
- Fachausschuss „Bahnen“
- Arbeitskreis Qualitätssicherung in der Unfallverhütung
- Arbeitskreis Notein- und Notausstiegsfenster
- Arbeitskreis Schweißen an Schienenfahrzeugen
- Arbeitsgruppe Brandschutztechnische Abnahme von Schienenfahrzeugen
- Fachmännischer Ausschuss der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
- RID-Fachausschüsse (Règlement concernat le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)
- Gefahrgut-Verkehrs-Beirat
- Ausschüsse Tank / Technik
- Arbeitsgruppe der Berufsgenossenschaft der chemischen Industrie

und zahlreiche andere Arbeitskreise.

---

Weitere externe Aufgaben nimmt das EBA im Personalwesen in der Funktion des Prüfungsamtes für die Fachrichtung „Bahnwesen“ wahr und bildet zugleich als einzige Ausbildungsbehörde in dieser Fachrichtung auch Nachwuchskräfte für andere Behörden aus.



## 4.12 Verwaltungsmäßige Querschnittsaufgaben

### 4.12.1 Organisation und Personal

Das EBA stellt an sich den Anspruch, als moderne, prozessorientierte Behörde seinem staatlichen Auftrag so effizient wie möglich gerecht zu werden. Eine kompetente Betreuung, Steuerung und Entwicklung des Personals unter Einsatz modernster technischer Systeme wie zum Beispiel eines in der Anwendung befindlichen Personalverwaltungssystems (PVS) oder eines Dokumenten- und Workflowmanagementsystems (DOWEBA) werden vorangetrieben.

Das EBA entwickelt im Rahmen des Projektes DOWEBA Fachverfahren, die zukünftig den Kunden die elektronische Antragsstellung ermöglicht und die Fachprozesse referatsübergreifend unterstützt. Das Referat 13 übernimmt hierbei für die Fachabteilungen alle Fragen der Organisation, der Personalwirtschaft und der Ausrüstung mit informationstechnischer und Telekommunikationsinfrastruktur von der Geschäftsprozessoptimierung bis hin zur Betreuung der Informationstechnik-Verfahren und der Arbeitsplätze.

Das Personalreferat (Referat 12) des EBA ist zuständig für ca. 1.000 Beamte/Beamtinnen und rund ca. 300 Angestellte. Zu den wesentlichen Aufgaben gehören die Aufgabenfelder der Personaldisposition, der Personalverwaltung und der Personalentwicklung. Bei der Personaldisposition durchlaufen jährlich ca. 3.000 Bewerbungen das Personalreferat. Um den erforderlichen Wissenserhalt und –erwerb zu gewährleisten, werden neben der Schulung für die neuen Behördensysteme rund 1.000 Schulungsmaßnahmen für die Beschäftigten des EBA jährlich durchgeführt.

Die im EBA durchgeführten Laufbahnausbildungen für den technischen höheren und gehobenen Dienst sowie die kaufmännischen Ausbildungen für Bürokommunikation und Systemintegration zeigen eine hohe Qualifikation in diesem Bereich.

### 4.12.2 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Das Interesse an einer Medienpräsenz und anderen Auskünften nimmt laufend zu. Die folgende Tabelle verdeutlicht die zunehmenden Leistungen und Aufgaben der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

	2003	2004
Presseinformationen	11	29
Fachtagungen (Anzahl Teilnehmer)	SV Fulda, SV Tübingen, ILLGRI München, acrps-Fachtagung Leipzig (insgesamt: rd. 1.000)	InnoTrans, SV Fulda, SV Tübingen, 10 Jahre EBA (insgesamt: rd. 3.000)
EBA NewsLetter	74	50
Seitenaufrufe www.eba.bund.de	2.644.280	2.853.981
Anfragen über Internet, Post, Fax beantwortet	156	414
Screening-Entscheidungen über das Intranet	Rd. 2.000	Rd. 3.000

Zu erkennen ist, dass die EBA-Website [www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de) steigende Nachfragewirkung erzielt. Eine Befragung der Besucher ergab, dass bei den Parametern „Eindruck“ und „Nutzen für die eigene Tätigkeit“ 85% sehr hohe bis hohe Zufriedenheit vorliegt.





## 4.12.3 Haushalt und Innere Dienste

Dem Bereich der Zentralen Dienste obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

- Haushaltsbewirtschaftung
- Liegenschafts- und Fuhrparkmanagement
- Poststelle / Registratur
- Bibliothek

Im Rahmen des kameraleen Haushaltes bewirtschaftet das Referat bei jährlich ca. 43.500 Buchungen im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen-Verfahren (HKR). 2003 standen den kameraleen Ausgaben von 66,8 Millionen € (davon rund 80% Personalausgaben) Einnahmen von 50,7 Millionen € gegenüber. 2004 betragen die Ausgaben 70 Millionen €, die Einnahmen 48 Millionen €. Die Bewirtschaftung erfolgt mittels dem modernen System SAP-R3.

Die effektive Haushaltsbewirtschaftung im EBA führte dazu, dass das EBA als Ergebnis eines Arbeitskreises der Bundesbehörden zu den „best-practise-Behörden“ rechnet. Das EBA ist ferner Pilotbehörde des Bundes zur Erprobung des Produkthaushaltes.

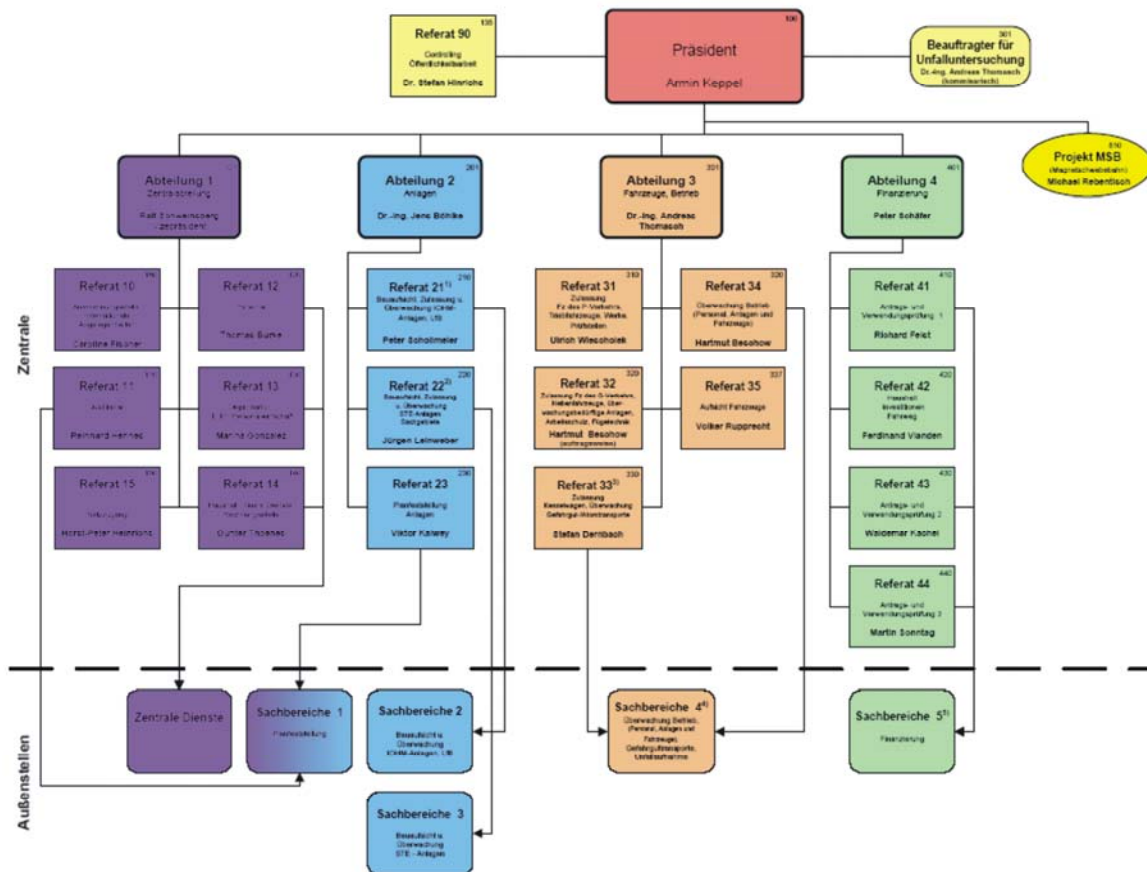
Das Liegenschaftsmanagement ist für die EBA-Zentrale und die Außenstellen mit einer Nutzfläche von über 120.000 m<sup>2</sup> verantwortlich. Mit der Einweihung eines neuen Dienstgebäudes in Schwerin sowie eines weiteren Neubaus in Hamburg konnte die Unterbringung des EBA an seinen Außenstellen in eigenen Gebäuden im Jahr 2004 abgeschlossen werden.

Dem EBA-Fuhrparkmanagement standen im Zeitraum des Jahresberichtes zur Wahrnehmung der Aufgaben 77 Dienstwagen mit einer jährlichen Gesamtleistung von fast 2,5 Millionen km zur Verfügung.

Die Bibliothek verwaltet einen Bestand von ca. 15.000 Bänden.



4.13 Organigramm (Stand: September 2005)



**5 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrswegegesetz - Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung
BMVBW	Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
DB AG	Deutsche Bahn AG
DOWEBA	Dokumenten- und Workflowmanagementsoftware inklusive Archivierung
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EIV	Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
ELTB	Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahnen
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden
ILLGRI	Interoperabilität der International Liason Group of Gouvernment Railway Inspektors
KonVEIV	Konventioneller-Verkehr-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
LAEB	Länderarbeitskreise für Eisenbahnen und Bergbahnen
MLTB	Musterliste der Technischen Baubestimmungen der Länder
MSB	Magnetschwebebahn
PVS	Personalverwaltungssystem
RID	Règlement concernat le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
SAMNET	Safety Management Network
SAMRAIL	Safety Management Railways
STE-Anlagen	Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
TAU	Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von baulichen und maschinentechnischen Anlagen und Durchführung der technischen Arbeitsschutzaufsicht
TrinkwV	Trinkwasserverordnung
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität