



Eisenbahn-Bundesamt

# Jahresbericht 2008 | 2009



Dieser Bericht ist Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).  
Er wird unentgeltlich abgegeben.

Die Wiedergabe von Auszügen des Jahresberichtes 2008/2009 ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Eine PDF-Version des EBA-Jahresberichtes 2008/2009 finden Sie im Internetauftritt des Eisenbahn-Bundesamtes unter [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de) zum Download.

<b>VORWORT</b> .....	3
<b>DAS EISENBAHN-BUNDESAMT</b> .....	5
STANDORTE .....	6
ORGANIGRAMM .....	7
<b>AUFGABEN DES EISENBAHN-BUNDESAMTES IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN EISENBAHNRAUM</b> .....	8
FACHAUFGABEN .....	8-16
Infrastruktur / Fahrzeuge und Betrieb / Finanzierung / Eisenbahnrecht / Internationales / Lärmkartierung / Landeseisenbahnaufsicht / Gremien	
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS NATIONALE SICHERHEITSBEHÖRDE .....	17-19
Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und Inbetriebnahme / Nationales Fahrzeugeinstellungsregister / Schulungseinrichtungen / Marktaufsicht / Unfalluntersuchungsstelle / Eisenbahnsicherheitsbeirat	
SERVICE UND QUERSCHNITTAUFGABEN .....	20-23
Öffentlichkeitsarbeit / Personal / Ausbildung / Organisation und Informationstechnik / Haushalt und Innere Dienste / Controlling	
<b>LEISTUNGEN UND ZAHLEN</b> .....	24
ZULASSUNG VON ANLAGEN .....	25-30
Planfeststellung / Bauaufsicht	
ABNAHME UND INBETRIEBNAHMEGENEHMIGUNG VON FAHRZEUGEN .....	30-33
ZERTIFIZIERUNG UND REGISTER .....	33-34
Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung / Nationales Fahrzeugeinstellungsregister	
EISENBAHNAUFSICHT .....	34-39
Anlagen / Umwelt-, Brand- und Arbeitsschutz / Fahrzeuge / Betrieb / Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter / Infektionsschutz	
BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER .....	40-41
Behördliche Gefahrgutkontrollen / Radioaktive Stoffe / Ausnahmen, Genehmigungen, Bescheinigungen und Berichte über Ereignisse mit gefährlichen Gütern	
ANERKENNUNG UND FACHTECHNISCHE BEGUTACHTUNG .....	42
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN .....	43-46
Aufgaben und Volumen / Lärmsanierung, kombinierter Verkehr und Gleisanschlüsse / Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben	
VERWALTUNG .....	47
<b>KONTAKTE</b> .....	48
<b>ABKÜRZUNGEN</b> .....	49



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

ich freue mich über Ihr Interesse an der Tätigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes. Mit dem Jahresbericht 2008/2009 gibt meine Behörde zum fünften Mal einen Überblick über die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes und die Leistungen, welche die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erbringen.

Zunächst möchte ich Ihnen einen kurzen Rückblick auf das Jahr 2008 geben. Im Infrastrukturbereich war das vergangene Jahr insbesondere geprägt durch Großprojekte wie die Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel, die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt oder die Planungen zur Bahnanbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg International (BBI). Im Fahrzeugbereich waren die Zulassungsverfahren für neue Züge wie den ET 422, neue Lokomotiven wie die Traxx und einer Vielzahl von Güterfahrzeugen maßgebend. Eine große Rolle spielten natürlich auch die Überprüfungen im Zusammenhang mit den ICE-Entgleisungen im Landrückentunnel bei Fulda und in Köln.

Gerade im Bereich der Untersuchung von Eisenbahnunfällen erfolgte im vergangenen Jahr die zur Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG („Sicherheitsrichtlinie“) der europäischen Union erforderliche Neuorganisation. Im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde die Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) angesiedelt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Untersuchungszentrale der EUB und der bundesweiten Standorte sind organisatorisch dem Eisenbahn-Bundesamt angegliedert, fachlich jedoch direkt dem BMVBS unterstellt.

Das Jahr 2009 ist bereits geprägt durch die Konjunkturprogramme der Bundesregierung. Die Vorbereitungen zur Umsetzung der Konjunkturpakete laufen insbesondere in der Finanzierungsabteilung auf Hochtouren. Daneben müssen dort auch die Aufgaben an die im Januar 2009 verabschiedete Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) angepasst werden.

Einen Aufgabenschwerpunkt des Eisenbahn-Bundesamtes bildet im Jahr 2009 auch die Zuarbeit zu den Gesetzgebungsverfahren zur Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfVO), zur Eisenbahnbaudurchführungsverordnung (EBDVO) und zur Eisenbahnsachverständigenverordnung (EBSVO). Mit der Umsetzung der beiden letztgenannten Verordnungen sollen im Bauaufsichtsbereich die Rechtssicherheit erhöht und für alle an Planung und Bau von Eisenbahnanlagen Beteiligten klare Strukturen vorgegeben werden.

In Kürze wird das Eisenbahn-Bundesamt die zentrale Beschwerdestelle für Fahrgastrechte – eine neue und herausfordernde Aufgabe.

So bleibt der Eisenbahnbereich stetig in Bewegung und das Eisenbahn-Bundesamt leistet seinen Beitrag zur konstruktiven Weiterentwicklung.

Ihr



*Gerald Hörster*

Gerald Hörster  
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes





## DAS EISENBAHN-BUNDESAMT

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

Zugleich ist das Eisenbahn-Bundesamt Bewilligungsbehörde für die Finanzierung von Schienenwegeinvestitionen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und für Zuwendungen des Bundes auf Grund anderer Rechtsvorschriften und Richtlinien. Ihm obliegt die Aufgabe der Lärmkartierung für die Eisenbahnen des Bundes.

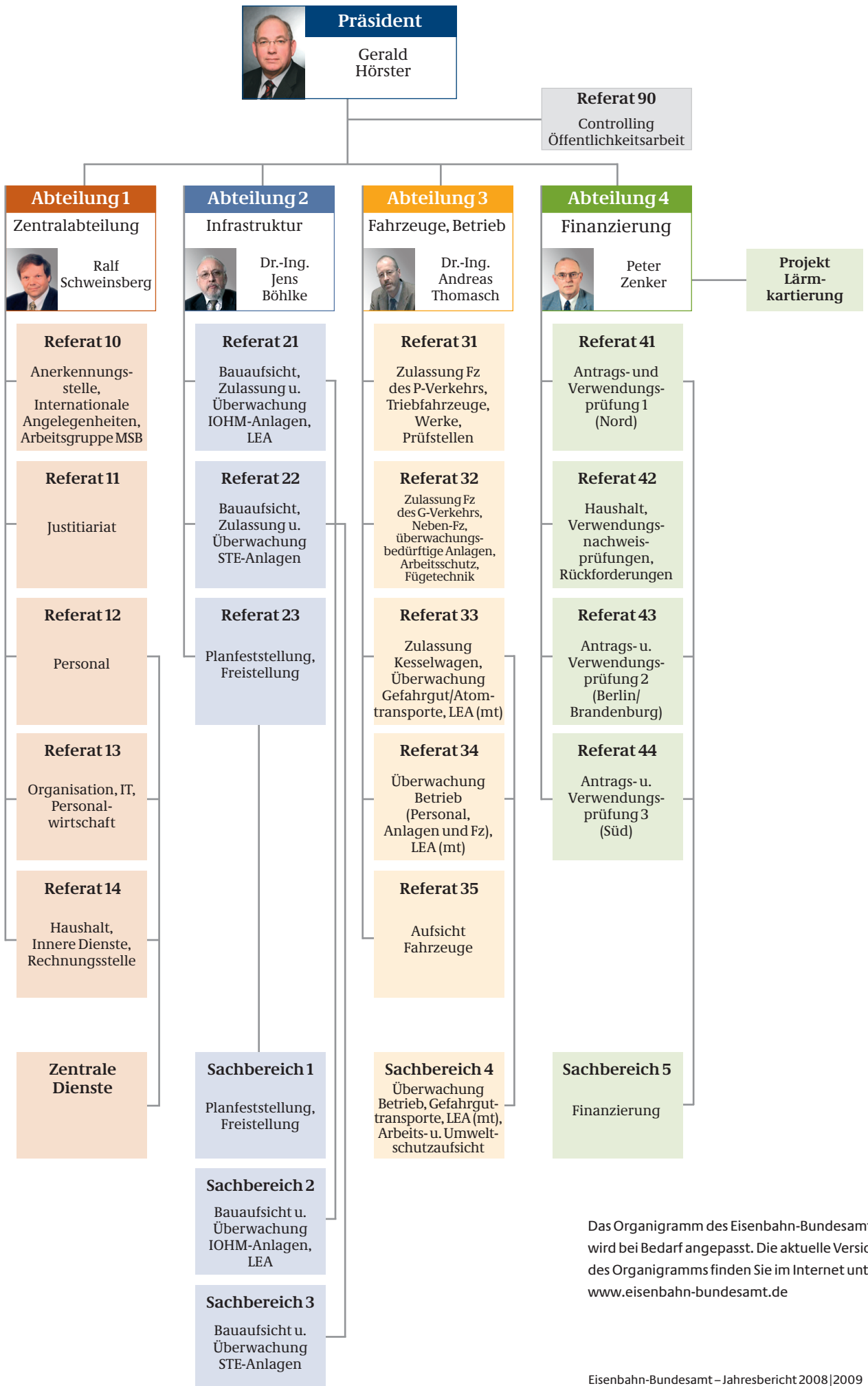
Das Eisenbahn-Bundesamt gehört als selbständige, einstufige Bundesoberbehörde zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Es ist gegliedert in die Zentrale mit Sitz in Bonn sowie 12 Außenstellen an bundesweit 15 Standorten. Die Zentrale besteht aus vier Abteilungen mit den nachgeordneten Referaten, die zugleich für die fünf Sachbereiche in den Außenstellen zuständig sind.





Zentrale

Außenstellen



Das Organigramm des Eisenbahn-Bundesamtes wird bei Bedarf angepasst. Die aktuelle Version des Organigramms finden Sie im Internet unter: [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)



# AUFGABEN DES EISENBAHN-BUNDESAMTES IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN EISENBAHNRAUM

## FACHAUFGABEN

### Infrastruktur

Beginnend mit der Planfeststellung einer neu zu errichtenden bzw. einer zu ändernden Eisenbahnbetriebsanlage ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für alle hoheitlichen Aufgaben im Zusammenhang mit deren Zulassung und Genehmigung. Dies gilt sowohl für die Gleisanlagen des Oberbaus als auch für Brücken, Tunnel und die weiteren Eisenbahnbauwerke sowie die gesamte Leit- und Sicherungstechnik, Energieversorgung und Telekommunikation. Das Eisenbahn-Bundesamt übt zudem die Aufsicht über die in Betrieb befindliche Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahnaufsicht) aus und ist im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung als Sicherheitsbehörde für die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig.

Zu den einzelnen Aufgaben gehören insbesondere folgende Tätigkeiten:

- Planfeststellung von Eisenbahnbetriebsanlagen
- Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen und des baulichen Zivilschutzes
- Genehmigung für die Inbetriebnahme von Eisenbahninfrastrukturen
- Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- Eisenbahnaufsicht und Überwachung des betriebssicheren Zustandes von Eisenbahnbetriebsanlagen
- Freistellung von Bahnbetriebszwecken
- Zulassung eisenbahnspezifischer Bauarten, Bauteile und Baustoffe
- Anerkennen und Überwachen von Gutachtern und Sachverständigen
- Marktaufsicht im Bereich Interoperabilitätskomponenten für ortsfeste Anlagen



In der Abteilung 2 „Infrastruktur“ sind alle mit der Eisenbahninfrastruktur zusammenhängenden Aufgaben gebündelt. Den zur Abteilung 2 gehörenden Fachreferaten sind die Sachbereiche 1, 2 und 3 in den Außenstellen zugeordnet. In den Sachbereichen 1 werden die Planfeststellung und die Freistellung von Bahnbetriebszwecken durchgeführt. Die Sachbereiche 2 sind zuständig für die Bauaufsicht und die Eisenbahnaufsicht über die Anlagen des Ingenieurbaus, Oberbaus und Hochbaus sowie von maschinentechnischen Anlagen (IOHM), die Sachbereiche 3 analog für die Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen (STE).

### **Fahrzeuge und Betrieb**

Im Bereich Fahrzeuge und Eisenbahnbetrieb ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für Abnahme- und/oder Inbetriebnahmegenehmigungsprozesse für neue oder Umbau-Fahrzeuge sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene. 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 hierzu notwendigen Prüf- und Zulassungsgrundlagen unter Berücksichtigung des Umfangs, der Prüftiefe und der besonderen eisenbahnspezifischen Prüfverfahren stimmt das Eisenbahn-Bundesamt mit den zuständigen europäischen Eisenbahn-Sicherheitsbehörden und zunehmend auch mit den Experten der Bahnbetreiber und der Bahnindustrie ab.

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

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

Neben den vielfältigen Zulassungsaufgaben obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls die Pflege des Nationalen Fahrzeugeinstellungsregisters (NVR: National Vehicle Register) und zugleich die bundesweite Eisenbahnaufsicht über den Betrieb und die Fahrzeuge.

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

Zusammengefasst obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt im Bereich „Fahrzeuge/Betrieb“ folgende Aufgaben, die durch die Abteilung 3 wahrgenommen werden:

- Abnahme, Zulassung und Inbetriebnahmegenehmigung von Schienenfahrzeugen
- Zulassung von überwachungs- und genehmigungsbedürftigen Anlagen
- Technische Arbeitsschutzaufsicht, Umweltschutz und Brandschutz
- Fachtechnische Begutachtung von Fahrzeuginstandhaltungswerkstätten
- Führen des Nationalen Fahrzeugeinstellungsregisters
- Anerkennen von Gutachtern, Sachverständigen, Prüfstellen für eisenbahnspezifische Prüfungen und Anerkennungen im Bereich Fügetechnik
- Durchführen der behördlichen Gefahrgutkontrollen
- Erteilen von Ausnahmen und Genehmigungen sowie Durchführung der Amtshilfe nach GGVSE/RID
- Vorlage der Berichte über Ereignisse mit gefährlichen Gütern nach GGVSE/RID
- Baumusterzulassung und -prüfung von Kesselwagen nach GGVSE/RID
- Beaufsichtigung und Genehmigung der Beförderung radioaktiver Stoffe im Schienen- und Schiffsverkehr der Eisenbahnen
- Betriebliche Eisenbahnaufsicht und Prüf- und Überwachungstätigkeit nach dem Infektionsschutzgesetz
- Erteilen von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Genehmigung von Schulungseinrichtungen
- Erteilung von Genehmigungen und Ausnahmen von Vorschriften der EBO/ESBO/ESO
- Erteilen von Bescheinigungen zur Beförderung besonders gefährlicher Güter auf der Straße
- Prüfung und Bestätigung von Eisenbahnbetriebsleitern
- Eisenbahnaufsicht über Fahrzeuge
- Marktaufsicht über Interoperabilitätskomponenten von Eisenbahnfahrzeugen

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



## Finanzierung

Das Eisenbahn-Bundesamt ist verantwortlich für die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes mit Bundesmitteln. Insbesondere werden Finanzierungsvereinbarungen vorbereitet und durchgeführt, Zuwendungsbescheide erstellt und die zweckentsprechende sowie wirtschaftliche Verwendung der in Anspruch genommenen Bundes- und EU-Mittel geprüft.

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

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

- Neu- und Ausbautvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)
- Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz
- Vorhaben aus dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Vorhaben nach dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)
- Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen
- Maßnahmen des kombinierten Verkehrs
- Neu- und Ausbau sowie Reaktivierung von Gleisanschlüssen
- Maßnahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung
- Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
- Überwachung der Vorschriften zum überlasteten Fahrweg entsprechend der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)



Für die Finanzierung der Investitionen in das Bestandsnetz wird seit 2009 ein neues Verfahren angewendet. Bisher haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Anträge auf Finanzierung einzelner Investitionsvorhaben oder von Gruppen gleichgearteter Maßnahmen gestellt und hierfür Mittel bewilligt bekommen. Zielstellungen zur Erreichung eines definierten Qualitätszustandes der Schienenwege in ihrer Gesamtheit waren damit nicht verbunden.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass es vordringlicher ist, den Focus der Finanzierung auf die Erreichung eines bestimmten Zustandes der Schienenwege in ihrer Gesamtheit zu richten als Mittel zur Finanzierung einzelner Investitionen bereit zu stellen. Damit kann die Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für ihre Schienenwege weiter gestärkt werden.

Nunmehr erhalten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 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 nutzbarem Zustand zu erhalten. Dieser wird anhand von sieben Qualitätskennzahlen gemessen. Die Vereinbarung enthält für jedes Jahr der Laufzeit (von 2009 bis 2013) Zielstellungen für die Qualitätskennzahlen, deren Erfüllung vom Eisenbahn-Bundesamt geprüft und – sofern erforderlich – sanktioniert wird.

Die Entwicklung des Zustandes der Schienenwege wird anhand eines jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts, der auch ein umfangreiches Infrastrukturkataster enthält, dokumentiert und somit transparent gestaltet. Dessen Auswertung obliegt gleichfalls dem Eisenbahn-Bundesamt.

Im Jahr 2008 wurden die konzeptionellen Voraussetzungen für die Umsetzung der Aufgaben aus der LuFV, die vom Eisenbahn-Bundesamt zu erfüllen sind, geschaffen.

Alle Aufgaben im Zusammenhang mit Finanzierung werden durch die Abteilung 4 mit den Sachbereichen 5 wahrgenommen.



## Eisenbahnrecht

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im juristischen Bereich eine Reihe von weiteren Aufgaben:

- Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- Genehmigung von Streckenstilllegungen
- Tarifaufsicht im Schienenpersonenfernverkehr
- Entscheidung in Gleisanschlussstreitverfahren
- Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten
- Kapazitätsüberwachung

Des Weiteren werden seitens des Eisenbahn-Bundesamtes die Einhaltung der Unabhängigkeitsvorschriften zur Entflechtung der EIU und EVU und die Beachtung des Überleitungsverbots für öffentliche Gelder innerhalb der Eisenbahnunternehmen überwacht. Auch stellt das Justitiariat die Zusammenarbeit mit dem Netzbeirat, der bei der DB Netz AG eingerichtet ist, sicher und ist geschäftsführende Stelle für den Eisenbahnsicherheitsbeirat beim Eisenbahn-Bundesamt.

Die vorgenannten Aufgaben werden durch das Referat 11 wahrgenommen. Nicht zuletzt ist das Justitiariat aktiv an der Fortentwicklung des nationalen und internationalen Eisenbahnrechts beteiligt.

## Internationales

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

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 zahlreichen Arbeitsgruppen unter Beteiligung von Spezialisten aus nationalen Eisenbahnbehörden und europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors neue gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit.



Ziel der europäischen Verkehrspolitik ist ein interoperables, d.h. sicheres und durchgehendes Eisenbahnsystem. Das Eisenbahn-Bundesamt wirkt referatsübergreifend aktiv in internationalen Gremien – wie beispielsweise den ERA-Arbeitsgruppen zur Abstimmung und Harmonisierung von Prozessen und Kriterien bezüglich der Zulassung und Aufsicht auf europäischer Ebene – mit. Sowohl im Hochgeschwindigkeitsverkehr als auch im konventionellen Verkehr wurden zur Verwirklichung eines interoperablen europäischen Bahnsystems Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) eingeführt. Diese TSI enthalten sowohl die Anforderungen als auch die Prüfverfahren für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme. Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bedingt auch die Festlegung eines gemeinsamen Sicherheitsrahmens. Zentraler Bestandteil ist hierbei das Sicherheitsmanagementsystem, das die Eisenbahnen zur Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung einrichten müssen.

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

Schließlich unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Umsetzung der europäischen Gesetzesinitiativen in nationales Recht. Im Jahr 2008 standen hier die Vorbereitungen zur Umsetzung des dritten Eisenbahnpakets, insbesondere der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie (2007/59/EG) sowie der neuen Interoperabilitätsrichtlinie (RL 2008/57/EG) im Vordergrund.

Besonderes Engagement auf europäischer Ebene erbringt das Eisenbahn-Bundesamt bei der Vorbereitung bilateraler Vereinbarungen wie beispielsweise der gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen von Lokomotiven. Im Jahr 2006 wurde die europaweit erste Vereinbarung dieser Art zwischen Deutschland und Frankreich abgeschlossen. Dieser Vereinbarung folgte in 2007 eine analoge Regelung mit den Niederlanden, Österreich, der Schweiz sowie Italien. Im Jahr 2008 wurde die Regelung mit Frankreich aktualisiert und fortgeführt. Daneben beteiligt sich das Eisenbahn-Bundesamt auch an dem Projekt „Peer Review“ der ERA, bei dem sich die jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörden intensiv über Arbeitsprozesse und nationale Verfahren austauschen.



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

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. Das Eisenbahn-Bundesamt ist auch Aufsichts-, Genehmigungs- und Planfeststellungsbehörde für Magnetschwebebahnen. Die seit 2008 in das Referat für internationale Angelegenheiten integrierte Arbeitsgruppe Magnetschwebebahn steht den Partnern aus der Wirtschaft und den Verwaltungen als kompetenter Ansprechpartner für alle Fragen der Magnetschwebebahn zur Verfügung.

Alle international ausgerichteten Tätigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes werden durch das Referat 10 koordiniert, das auch die Kontakte in Europa und weltweit pflegt.

## Lärmkartierung

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

Mit der Kartierung ist das Projekt Lärmkartierung im Eisenbahn-Bundesamt betraut. In Deutschland waren in der 1. Stufe der Lärmkartierung, die bis Ende 2008/Anfang 2009 abgeschlossen werden konnte, ca. 8.000 Kilometer Eisenbahnstrecke und 27 Ballungsräume zu kartieren. Im Internet sind die deutschlandweiten Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes veröffentlicht (<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>) und können dort von Interessierten abgerufen werden. Die erstellten Karten sind turnusmäßig zu überprüfen und zu aktualisieren. Eine erste Überarbeitung der Lärmkarten wird im Sommer 2009 durch das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht.

Die Ergebnisse aus der Lärmkartierung dienen dabei in erster Linie der Information von Öffentlichkeit und Verwaltung im Sinne einer Bestandsaufnahme der Lärmsituation. Die gewonnenen Resultate können in einem weiteren Schritt, der sogenannten Lärmaktionsplanung, zur Regelung und Bewältigung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen herangezogen werden. In diesem Zusammenhang fungiert das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Amtshilfe als nationaler Datendienstleister gegenüber den zentralen Stellen der Bundesländer.

Durch die erstmals im Jahr 2009 geschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) übernimmt das Projekt Lärmkartierung, das an die Abteilung 4 angegliedert ist, zunehmend auch Querschnittsaufgaben im Hinblick auf eine Visualisierung von Daten des Infrastrukturkatasters (ISK) und deren zukünftige Bereitstellung als thematische Karten für den parlamentarischen Raum.

Zur Bewältigung seiner umfangreichen Aufgaben wird im Eisenbahn-Bundesamt ein Geographisches Informationssystem (GIS) genutzt.



## Landeseisenbahnaufsicht

Inländische Eisenbahnen, die keine Eisenbahnen des Bundes sind, unterliegen der Aufsicht der Länder sofern sie keiner Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung bedürfen.

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

Der operative Teil der Landeseisenbahnaufsicht ist bei den Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes angesiedelt. Die Zentrale ist neben der Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten in technischer, rechtlicher und organisatorischer Art zuständig für die Vertragsgestaltung und die Vertragspflege.

## Gremien

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



## DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS NATIONALE SICHERHEITS-BEHÖRDE

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

Durch das Fünfte Änderungsgesetz wurden auch die Eisenbahnaufsichtsbefugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes ausgeweitet. Die Eisenbahnaufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes als alleinige deutsche Sicherheitsbehörde erstreckt sich seither auch über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), die einer Sicherheitsgenehmigung oder Sicherheitsbescheinigung bedürfen. Weiterhin ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Überwachung von öffentlichen Eisenbahnen – soweit es sich hierbei nicht um Regionalbahnen bzw. Netze des Regionalverkehrs handelt – zuständig. Hintergrund dieser Aufgabe ist ein Paradigmenwechsel bei der Festlegung der Eisenbahnsicherheit. Jetzt bestimmt nicht mehr – wie zu Zeiten der Staatsbahnen üblich – jedes Unternehmen für sich, wie es Sicherheit gewährleistet. Nunmehr sind hierbei europaweit einheitliche Methoden, Verfahren und Ziele zu beachten. Diese EU-weite Vorgehensweise im Bereich der Eisenbahnsicherheit soll Marktzugangshindernisse in diesem Bereich beseitigen.

In Bezug auf die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsgenehmigung oder Sicherheitsbescheinigung bedürfen, bleiben im Bereich der Eisenbahnaufsicht die Aufgaben nach den §§ 8 bis 13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bei den Landesbehörden. Ebenso bleibt die Zuständigkeit der Landesbehörden als Genehmigungsbehörde nach § 6 AEG unberührt.

## Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und Inbetriebnahme

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

Für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen ist im Eisenbahn-Bundesamt das Referat 34 zuständig, während die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen federführend dem Referat 21 obliegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme nach den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG zuständig. Im Gegensatz zur früheren Rechtslage enthält seit dem in Kraft treten der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge auch die Abnahme nach § 32 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Die Inbetriebnahmegenehmigung gilt auch außerhalb des Transeuropäischen Netzes (TEN).

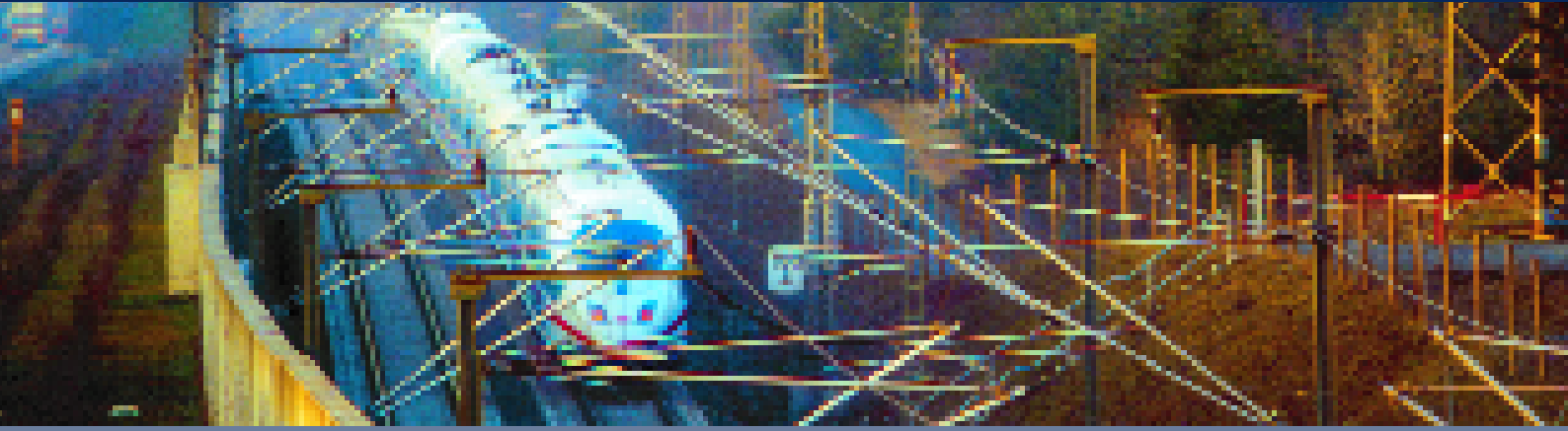
Die Aufgaben werden von den für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen verantwortlichen Organisationseinheiten wahrgenommen.

## Nationales Fahrzeugeinstellungsregister

Bereits seit der letzten Änderung des AEG Ende 2006 führt das Eisenbahn-Bundesamt das nationale Fahrzeugeinstellungsregister NVR (National Vehicle Register). Das NVR wird ein Teil des europäisch zentralisierten virtuellen Fahrzeugeinstellungsregisters. In diesem Register wird der auf dem transeuropäischen Netz verkehrende Fahrzeugpark registriert sein. Bevor ein Fahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung erhält, benötigt es einen alpha-numerischen Kennzeichnungscode – d.h. eine 12-stellige Fahrzeugnummer, die auch die Länderkennung enthält und eine kodierte Fahrzeughalterkennzeichnung. Diese europäische Fahrzeugnummer dient der europaweiten einheitlichen Identifizierung der Fahrzeuge, um auch in diesem Punkt die Marktöffnung voranzutreiben. Das NVR wird im Referat 31 geführt.

## Schulungseinrichtungen

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



## Marktaufsicht

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

## Unfalluntersuchungsstelle

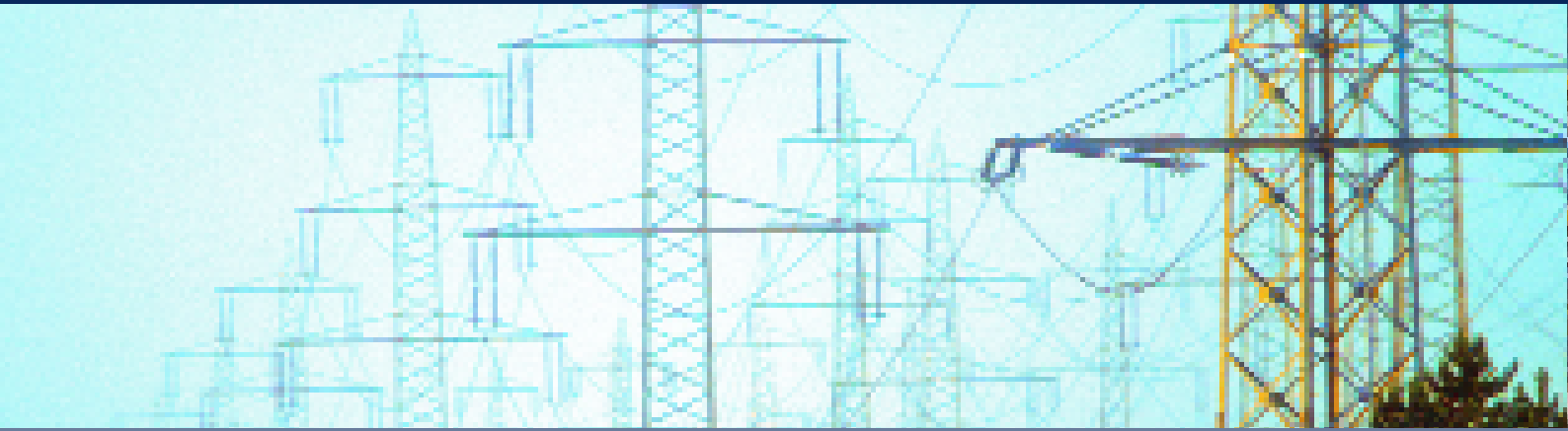
Im Jahr 2007 wurde die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) eingerichtet. Die Leitung der EUB liegt beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die operativen Aufgaben der EUB werden durch die Untersuchungszentrale mit deren vier Untersuchungsbezirken wahrgenommen, die organisatorisch beim Eisenbahn-Bundesamt angesiedelt ist.

Die EUB hat gemäß § 5 Abs. 1 f AEG nach schweren Unfällen im Eisenbahnbetrieb Untersuchungen durchzuführen. Sie kann ferner Untersuchungen durchführen, sofern hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein anderes gefährliches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können.

Bei den sonstigen gefährlichen Ereignissen, deren fachliche Untersuchung gemäß § 5 Abs. 1 f, Nr. 2 AEG und § 3 BEVVG in den Aufgabenbereich des Eisenbahn-Bundesamtes fällt, führt die Untersuchungszentrale der EUB eigene Untersuchungen durch.

## Eisenbahnsicherheitsbeirat

Der Eisenbahnsicherheitsbeirat ist seit 2007 beim Eisenbahn-Bundesamt eingerichtet. Er hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgabe als Sicherheitsbehörde zu beraten und die Zusammenarbeit mit den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden zu fördern. Der Beirat besteht aus je einem Vertreter oder einer Vertreterin der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Den Vorsitz führt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Das Eisenbahn-Bundesamt leitet die Geschäfte des Eisenbahnsicherheitsbeirats.



## SERVICE UND QUERSCHNITTSAUFGABEN

Die Service- und Querschnittsaufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes werden in der Abteilung 1 von den Referaten 12, 13 und 14 und den Zentralen Diensten der Außenstellen sowie dem Referat 90 wahrgenommen.

### Öffentlichkeitsarbeit

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt seine Tätigkeiten transparent für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verbände dar. Der zu Beginn des Jahres 2009 vollständig überarbeitete Internetauftritt des Eisenbahn-Bundesamtes ([www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)) enthält allgemeine Informationen über alle Arbeitsbereiche des Eisenbahn-Bundesamtes und bietet in einer Vielzahl von Downloads konkrete Arbeitshilfen und Vordrucke für das Fachpublikum.

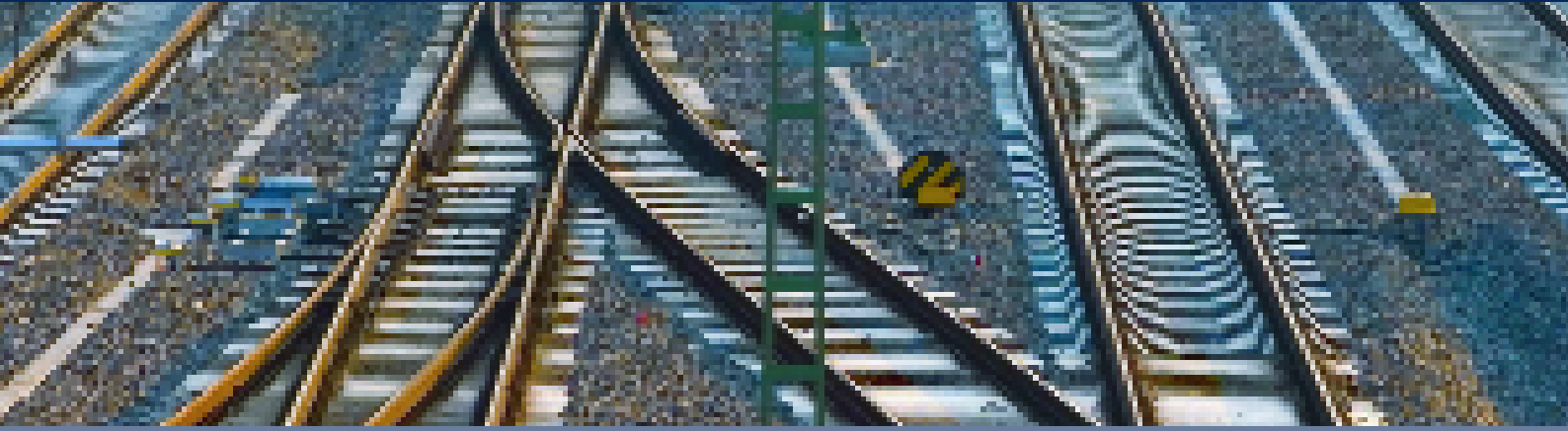
Für Privatpersonen, Medien, Verbände und Unternehmen bietet das Eisenbahn-Bundesamt kompetente Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner, die sowohl allgemeine Auskünfte geben als auch zu konkreten Vorhaben und Verfahren Rede und Antwort stehen. Charakterisiert wird die Öffentlichkeitsarbeit durch die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

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

### Personal

Das Personalreferat des Eisenbahn-Bundesamtes war Ende 2008 zuständig für 1.224 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 956 Beamte, 242 Tarifbeschäftigte und 26 Auszubildende. Zu den wesentlichen Aufgaben des Referates gehören die Personalverwaltung, Personalentwicklung und die Personaldisposition.

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



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

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

## Ausbildung

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

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

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

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



## Organisation und Informationstechnik

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referates 13 begleiten federführend die Gestaltung der Aufbau- und Ablauforganisation im Eisenbahn-Bundesamt und sind bei personalwirtschaftlichen Maßnahmen zu beteiligen. Ferner sind sie für die IT-Infrastruktur verantwortlich und setzen die IT-Verfahren der Fachdienste im Eisenbahn-Bundesamt um.

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

Im IT-Bereich hat das Eisenbahn-Bundesamt inzwischen bundesweit in allen Außenstellen und in der Zentrale mit dem elektronischen Dokumenten- und Workflowsystem (Doweba) ein elektronisches Vorgangsbearbeitungssystem eingeführt. Dieses System ermöglicht auch die elektronische Planbearbeitung, welche in zwei Außenstellen bereits eingesetzt wird und zukünftig ausgeweitet werden soll. Für die Kunden des Eisenbahn-Bundesamtes wird damit zugleich eine effiziente Antragsbearbeitung gewährleistet und die Möglichkeit der elektronischen Antragstellung mit Einbindung der qualifizierten elektronischen Signatur geschaffen.

Doweba ist für das Eisenbahn-Bundesamt ein tragendes Instrument, um aktuelle und künftige Aufgaben flexibel und zeitnah umzusetzen. Darüber hinaus nimmt das Eisenbahn-Bundesamt mit der Bereitstellung eines solchen Referenzsystems eine führende Rolle innerhalb der Bundesverkehrsverwaltung wahr und bietet anderen Behörden Dienstleistungen auf diesem Gebiet an.



## Haushalt und Innere Dienste

Dem Bereich der Zentralen Dienste obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

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

Im Rahmen des kameralen Haushaltes wurden im Jahr 2008 ca. 37.500 Buchungen im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen (HKR) bewirtschaftet. Von den Ausgaben in Höhe von 68,4 Mio. Euro des Eisenbahn-Bundesamtes entfallen ca. 80 % auf das Personal. Die Bewirtschaftung erfolgt mittels des Systems SAP-R3. Das Eisenbahn-Bundesamt wird seit Jahren mit seiner Haushaltsbewirtschaftung aufgrund einer Vergleichsstudie des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) als besonders effektiv arbeitende Behörde aufgeführt.

Das Liegenschaftsmanagement ist für die Zentrale und die Außenstellen bei einer Nutzfläche von ca. 78.000 Quadratmetern verantwortlich. Dem Fuhrparkmanagement des Eisenbahn-Bundesamtes stehen zur Wahrnehmung seiner Aufgaben 77 Dienstwagen mit einer jährlichen Gesamtleistung von ca. 2,4 Mio. Kilometern zur Verfügung. Die Bibliothek führt einen Bestand von ca. 20.000 Objekten und ca. 2.000 Normen im Abonnement, die zum Wissenserhalt der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dienen.

Die Organisation und Koordination des Umzugs der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes im April 2009 oblag ebenfalls dem Haushaltsreferat.

## Controlling

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als Pilotbehörde des Bundes im Bereich Controlling mit der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) über SAP ein modernes Führungs- und Steuerungselement eingeführt. Die KLR liefert entscheidungsorientierte Informationen zu Kosten, Erlösen und Leistungsgrößen, mit denen das Wirken des Eisenbahn-Bundesamtes beschrieben und das wirtschaftliche Handeln dargestellt werden kann. Mittels der validen Daten aus der KLR konnten die Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes auf Angemessenheit überprüft und die Gebühren mit der 1. Änderungsverordnung zur BEGebV in 2007 angepasst werden.

In 2008 unterstützte der Bereich Controlling die Einführung eines Zielsystems im Eisenbahn-Bundesamt. Das Zielsystem ist Grundlage eines strategieorientierten Kennzahlen- und Maßnahmensystems.



## LEISTUNGEN UND ZAHLEN

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

Die dem Eisenbahn-Bundesamt obliegenden Aufgaben ergeben sich insbesondere aus § 3 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes. Hierzu gehören die

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

Die Darstellung der in diesen Bereichen durch das Eisenbahn-Bundesamt erbrachten Leistungen finden Sie in diesem Kapitel.



## ZULASSUNG VON ANLAGEN

Die Bedeutung der Zulassung von Bahnanlagen spiegelt sich in dem Investitionsvolumen für den Fahrweg wider, welches laut Geschäftsbericht der DB AG im Jahr 2008 im Bereich Netz 6,7 Mrd. Euro umfasste.

### Planfeststellung

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 für diese Maßnahme entfallen (Planverzicht). Die Planrechtsverfahren werden durch die Sachbereiche 1 der Außenstellen durchgeführt.

Anzahl der Planrechtsverfahren:

	2004	2005	2006	2007	2008
Planfeststellung	255	196	240	191	293
Plangenehmigung	1.179	1.174	1.553	1.246	1.408
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	890	760	888	746	586

Hinzu kommen vor Fertigstellung der größeren Vorhaben i.d.R. jeweils eine Vielzahl von Planänderungsverfahren.

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

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

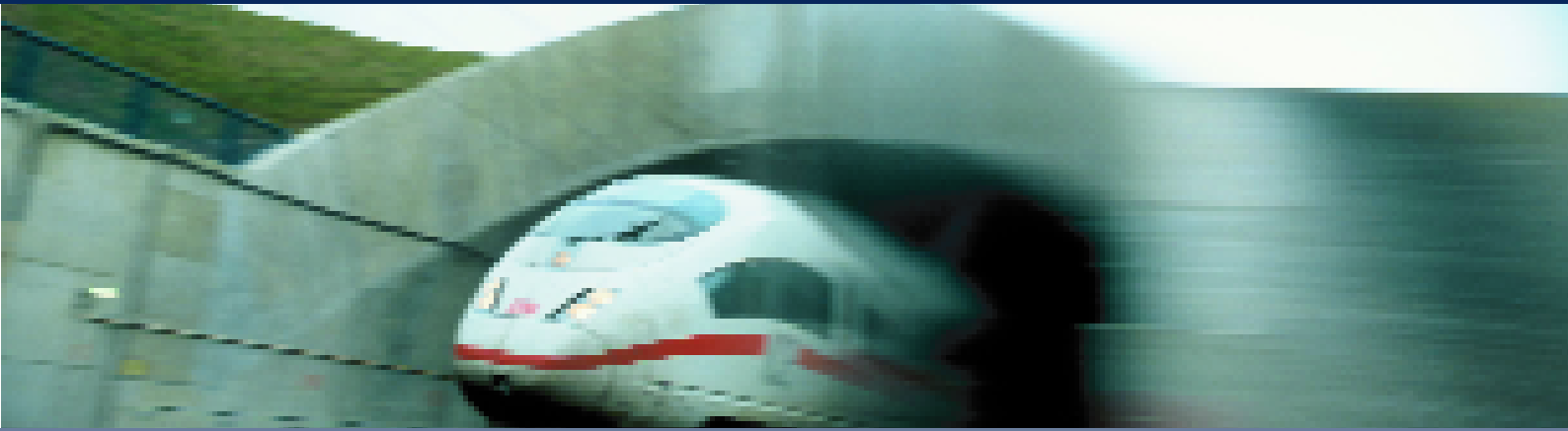
Auch das Eisenbahn-Bundesamt ist bestrebt, die Verfahren zu beschleunigen und die Prozesse zu vereinfachen. Hierzu wurden mit dem Projekt Prozessoptimierung in einem ersten Schritt exemplarisch die Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- und Freistellungsprozesse untersucht. Ziel ist es, eine Optimierung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

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

Für folgende herausragende Projekte wurden im Jahr 2008 Planfeststellungsverfahren durchgeführt:

- S-Bahn Nürnberg – Ansbach, Nürnberg – Neumarkt (Oberpfalz) und Nürnberg – Lauf
- Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing
- Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven (JadeWeserPort)
- Erneuerung Rangierbahnhof Maschen
- Ausbaustrecke (Hamburg-) Stelle – Lüneburg
- Neubaustrecke und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel
- Stuttgart 21
- Neubaustrecke Wendlingen – Ulm
- Neubau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München
- Ausbaustrecke Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden („Sachsenmagistrale“)
- Ausbaustrecken Berlin – Rostock und Berlin – Frankfurt/Oder
- Ausbaustrecke Ingolstadt – München
- Flughafenbindung Berlin Brandenburg International
- Umbau der Hauptbahnhöfe Aschaffenburg und Essen

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



Auch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gehört zu den hoheitlichen Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes. So werden durch die Freistellung nach § 23 AEG die Rechtswirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung beseitigt: Auf diese Weise wird die allgemeine Rechtsordnung, insbesondere des Bauplanungsrechts, für die Nutzung der freigestellten Grundstücke bewirkt und die Kommunen erlangen die Planungshoheit über die freigestellten Flächen.

Anzahl der Freistellungsverfahren:

	2004	2005	2006	2007	2008
Freistellungen	376	347	467	547	503

Die Sachbereiche I der Außenstellen nehmen außerdem die Funktion als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Beteiligung von kommunalen Bauleitplanungen und Raumordnungsverfahren wahr.

### Bauaufsicht

Die Bauaufsicht bei Eisenbahnbetriebsanlagen schließt sich zeitlich und inhaltlich an die Planfeststellung an. Grundlage hierfür bilden die anerkannten Regeln der Technik. Das Eisenbahn-Bundesamt erarbeitet für die Infrastruktur der baulichen Anlagen – analog zu den Listen der Technischen Baubestimmungen der Länder – eine eisenbahnspezifische Liste der Technischen Baubestimmungen (ELTB), in der die bauaufsichtlich besonders relevanten technischen Regelwerke benannt sind, und gibt diese bekannt.

Für den Bereich des Ingenieur-, Ober- und Hochbaus und im Bereich maschinentechnischer Anlagen (IOHM-Anlagen) gliedert sich die Bauaufsicht in die

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

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

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



Die Regelungen zur Bauaufsicht sind in der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen (VV BAU)“ und in der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV BAU STE)“ festgelegt.

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

#### Anzahl der bauaufsichtlichen Verfahren in den Bereichen IOHM- und STE-Anlagen:

	2004	2005	2006	2007	2008
Ingenieurbau	1.525	1.399	1.023	704	679
Oberbau	1.119	937	834	655	929
Hochbau	417	339	459	226	239
Maschinentechnische Anlagen	36	28	21	7	10
STE-Anlagen: Freigaben	9.200	7.989	5.747	6.305	6.045
STE-Anlagen: Abnahmen	6.438	6.332	5.589	4.055	3.693

Der teilweise Rückgang der Leistungszahlen ergibt sich einerseits aus der Erhöhung der Maßnahmen, die von der Vorlage bauaufsichtlich relevanter Unterlagen zur Prüfung und Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt befreit sind. Hierbei handelt es sich in der Regel um Vorhaben kleineren Umfangs und untergeordneter Bedeutung. Andererseits führte die Einführung des Pilotmodells zur Bauaufsicht in den Außenstellen Köln und Essen des Eisenbahn-Bundesamtes im September 2007 zum Rückgang der Fallzahlen.

Bestandteil der Bauaufsicht ist auch die Zulassung neuer Bauprodukte. Hier gilt, dass die beim Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes eingesetzten Bauprodukte für ihren Bestimmungszweck verwendbar sein müssen. Die Anforderungen, die hinsichtlich ihrer Verwendbarkeit gestellt werden, 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.



Eine Form des Verwendungsnachweises im Eisenbahnbau ist die Zulassung eisenbahnspezifischer Produkte durch das Eisenbahn-Bundesamt.

#### Anzahl der Zulassungen:

	2004	2005	2006	2007	2008
Ingenieurbau	36	42	23	12	44
Oberbau	77	59	55	35	59
Hochbau	-	2	1	0	0
Sicherungsanlagen (STE)	950	800	732	725	1.036

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

#### Anzahl der Zustimmungen im Einzelfall:

	2004	2005	2006	2007	2008
Ingenieurbau	123	70	78	38	117
Oberbau	17	12	14	19	14
Hochbau	34	14	27	14	10

Nach Abschluss der bauaufsichtlichen Verfahren wird eine Genehmigung zur Nutzung der Anlage erteilt. Hierbei wird nach der jeweiligen Zugehörigkeit zum Transeuropäischen Netz (TEN) oder dem nationalen Restnetz der Eisenbahnen unterschieden. Im TEN wird nach erfolgreichem Abschluss der Baumaßnahme und – sofern erforderlich – der Durchführung eines EG-Prüfungsverfahrens mit einer entsprechenden Prüferklärung des Infrastrukturbetreibers eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt.

Die Voraussetzungen, Verfahrensbesonderheiten und Prozesse, die zum erfolgreichen Durchlaufen des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens nach der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) erfüllt sein müssen, sind in der zum 1. Januar 2009 in Kraft gesetzten Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich der ortsfesten Anlagen (VV IST) geregelt.



Im nationalen Bereich steht nach erfolgreicher Fertigstellung der Anlagen die Erlaubnis der Nutzung.

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

Eines der Ziele der neuen Bauaufsicht ist die Stärkung der Betreiberverantwortung des Infrastrukturunternehmens. Dies soll u. a. dadurch erreicht werden, dass das Eisenbahn-Bundesamt künftig verstärkt auf die Kontrolle der handelnden Personen eingehen wird und bei festgestellten Verstößen entsprechend einschreiten wird. Bereits jetzt ist festzustellen, dass die Erfahrungen, die im Zuge der Pilotanwendungen gesammelt werden konnten, wichtige Impulse für die Neugestaltung gebracht haben.

## **ABNAHME UND INBETRIEBNAHMEGENEHMIGUNG VON FAHRZEUGEN**

Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie abgenommen worden sind bzw. eine Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) erteilt wurde. Für die Abnahme oder IBG von Fahrzeugen wird ausgehend von den sicherheitsrelevanten Funktionen und Bauteilen eines Eisenbahnfahrzeuges der Erstellungsprozess beim Hersteller stichprobenartig geprüft und überwacht.

Das Zulassungsverfahren wird sowohl im Triebfahrzeug als auch im Bereich der Personen-, Güter- und Nebenzüge 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 optimalem Umfang in die Prüfung ein.

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



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

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

#### Anzahl der Abnahmen und Inbetriebnahmegenehmigungen im Bereich Triebfahrzeuge und Lokomotiven:

	2004	2005	2006	2007	2008
Neubauten	527	472	257	282	334
Umbauten	26	45	165	226	2.379
Komponenten	6	4	9	10	0

Die TEIV führte dazu, dass alle Umbauten an Fahrzeugen dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzei- gen sind. Der Behörde obliegt dann die Entscheidung, ob der Umbau eine neue Inbetriebnahme- genehmigung erfordert. Eine Komponentenabnahme wird seit dem Jahr 2008 nicht mehr einzeln erteilt, sondern bei der Inbetriebnahmegenehmigung des Fahrzeuges mit abgeprüft.

Die bundesweit alleinige Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen verbunden mit der Anzeigepflicht nach § 9 TEIV und zwei große „Serienumbauten“ – sowohl bei elektrischen Triebzügen als auch bei Diesellokomotiven – bedingten den erheblichen Anstieg der Verfahren im Bereich Umbauten des Jahres 2008.

#### Anzahl der Abnahmen im Bereich Reisezugwagen:

	2004	2005	2006	2007	2008
Neubauten	181	102	114	156	248
Umbauten	957	36	15	26	120
Komponenten	0	0	1	0	1

Auch die Zulassungsverfahren im Bereich der Reisezugwagen haben sich im Jahr 2008 im Vergleich zu den Jahren 2005 bis 2007 ebenfalls auf Grund des Erfordernisses der Anzeige deutlich gesteigert. Der Wert aus dem Jahr 2004 wurde jedoch noch nicht wieder erreicht.



#### Anzahl der Abnahmen im Bereich Güterwagen:

	2004	2005	2006	2007	2008
Neubau-Erstabnahmen	11	28	37	19	11
Konformitätsabnahmen	2.369	2.065	2.313	4.087	4.861
Umbauten	0	1	2	0	6
Komponenten	38	35	19	0	0

Erstabnahmen werden dann durchgeführt, wenn ein neu konstruiertes Fahrzeug erstmalig eine Inbetriebnahmegenehmigung erhält. Für die weiteren bauartgleichen Fahrzeuge werden Konformitätsabnahmen erteilt.

Die Palette der abzunehmenden Nebenfahrzeuge und gleisfahrbaren Maschinen reicht von den unterschiedlichsten Prüf-, Mess- und Instandhaltungsfahrzeugen über die Zweiwegefahrzeuge, zu denen beispielsweise Fahrzeuge für Vegetationskontrollen und Brückeninspektionen gehören, bis hin zu 200 m langen Gleisumbaumaschinen.

#### Anzahl der Abnahmen im Bereich Maschinen- und Nebenfahrzeuge:

	2004	2005	2006	2007	2008
Neubau-Erstabnahmen	29	18	17	10	16
Konformitätsabnahmen	176	131	205	220	318
Komponenten	1	0	1	0	1



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.

Anzahl der Baumusterzulassungen im Bereich Gefahrgutkesselwagen:

	2004	2005	2006	2007	2008
Neubauten	15	8	23	7	8
Umbauten und Nachträge	71	51	42	50	49

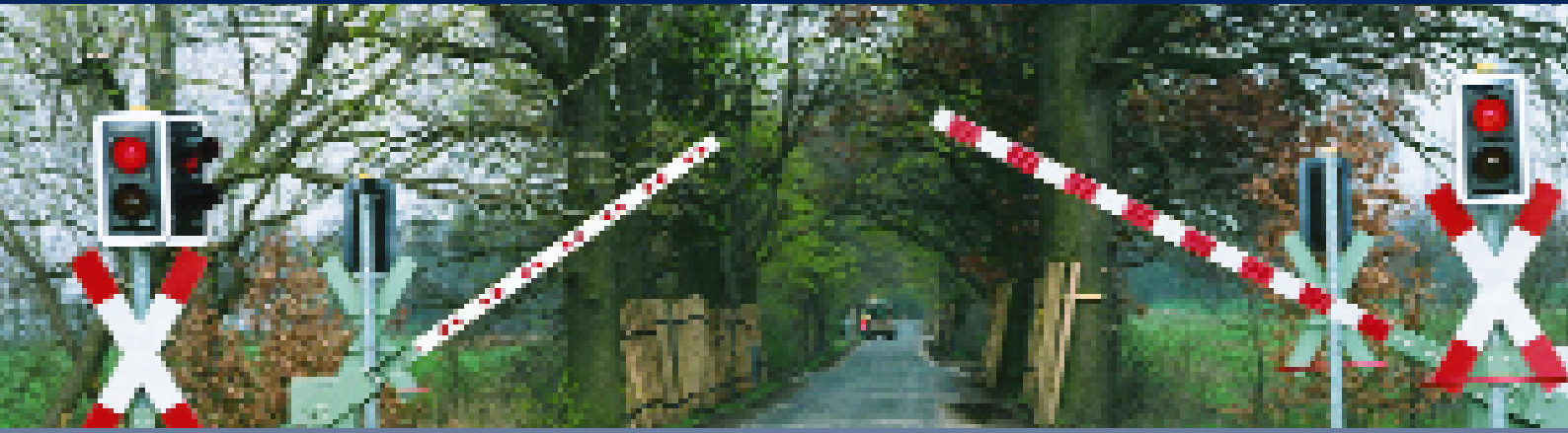
## ZERTIFIZIERUNG UND REGISTER

### Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung

Mit dem Fünften Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2007 wurden die Anforderungen an eine Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) modifiziert. Zur Erlangung einer Sicherheitsbescheinigung (SiBe) müssen die Unternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) einrichten und die Einhaltung der besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf den betreffenden Schienennetzen nachweisen.

Ebenso bedürfen nunmehr Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die eine öffentliche regelspurige Infrastruktur betreiben, einer Sicherheitsgenehmigung. Hierzu hat das Referat 21 einen Leitfaden erarbeitet, der den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Erstellung der Antragsunterlagen für den Erwerb einer Sicherheitsgenehmigung helfen soll. Dieser Leitfaden wird zusammen mit weiteren relevanten Informationen im Internet zur Verfügung gestellt. Aufgrund der umfangreichen Arbeiten, die mit der Erstellung eines Sicherheitsmanagementsystems einhergehen, gelten entsprechend den Regelungen nach § 38 Abs. 5c AEG die Sicherheitsgenehmigungen bis zur abschließenden Entscheidung über die fristgerecht bis zum 21. Oktober 2007 gestellten Anträge als vorläufig erteilt.

Für EVU, die keine grenzüberschreitenden Verkehre durchführen, ist ein gesonderter Nachweis über die Einrichtung eines SMS entbehrlich, sofern im Unternehmen ein bestellter und durch die zuständige Aufsichtsbehörde bestätigter Eisenbahnbetriebsleiter tätig ist (Betriebsleiternachweis). Der Nachweis über die Einhaltung der besonderen Anforderungen ist von diesen EVU davon unabhängig zu erbringen.



Bis zum 31. Dezember 2008 lagen dem Eisenbahn-Bundesamt 274 Anträge auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG vor. Bisher haben EVU eine Sicherheitsbescheinigung nach § 14 Abs. 7 AEG erhalten. Hier wurden durch das Eisenbahn-Bundesamt in den Jahren 2006 bis 2008 ca. 300 Anträge auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß § 14 Abs. 7 AEG positiv beschieden.

### Nationales Fahrzeugeinstellungsregister

Seit dem erfolgreichen Start des Nationalen Fahrzeugeinstellungsregisters (NVR – National Vehicle Register) im Jahr 2007 müssen alle Neufahrzeuge registriert werden. Neben Neufahrzeugen werden seit 2007 auch alle Umbaufahrzeuge, die eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erhalten haben, in das Register aufgenommen. Auch wurden durch „Flottenbereinigungen“ ausländische Fahrzeuge mit deutschem Halter auf Antrag im NVR erfasst.

Im Jahr 2008 wurde mit der Registrierung der Bestandsfahrzeuge begonnen. Ende des Jahres waren mehr als 40.000 Fahrzeuge im NVR registriert.

## EISENBAHNAUFSICHT

Im Rahmen seiner Aufsichtsfunktion überwacht das Eisenbahn-Bundesamt die Einhaltung der grundlegenden Sicherheitsanforderungen durch die Eisenbahnunternehmen sowohl im Bereich des Eisenbahnbetriebes als auch der Fahrzeuge und der Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Signalanlagen. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft in Form von Stichproben und Systemprüfungen, ob die gesetzlichen Bestimmungen umgesetzt sind und eingehalten werden.

### Anlagen

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

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

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

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

	2004	2005*	2006	2007	2008
Unternehmensbezogene Überwachung	891	-	843	702	658
Objektbezogene Überwachung	2.439	-	2.897	2.489	2.196
Sonderüberwachung	212	-	400	297	280

\* Durch statistischen Umbruch liegen für 2005 keine vergleichbaren Zahlen vor.

Im Rahmen der allgemeinen Überwachung von STE-Anlagen findet die „Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen“ (VV TAU-STE) Anwendung.

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

	2004	2005	2006	2007	2008
Sicherungsanlagen	3.596	3.860	2.782	3.070	3.197
Telekommunikationsanlagen	274	221	1.010	2.365	2.519
Elektrotechnische Anlagen	529	669	566	1.107	1.617

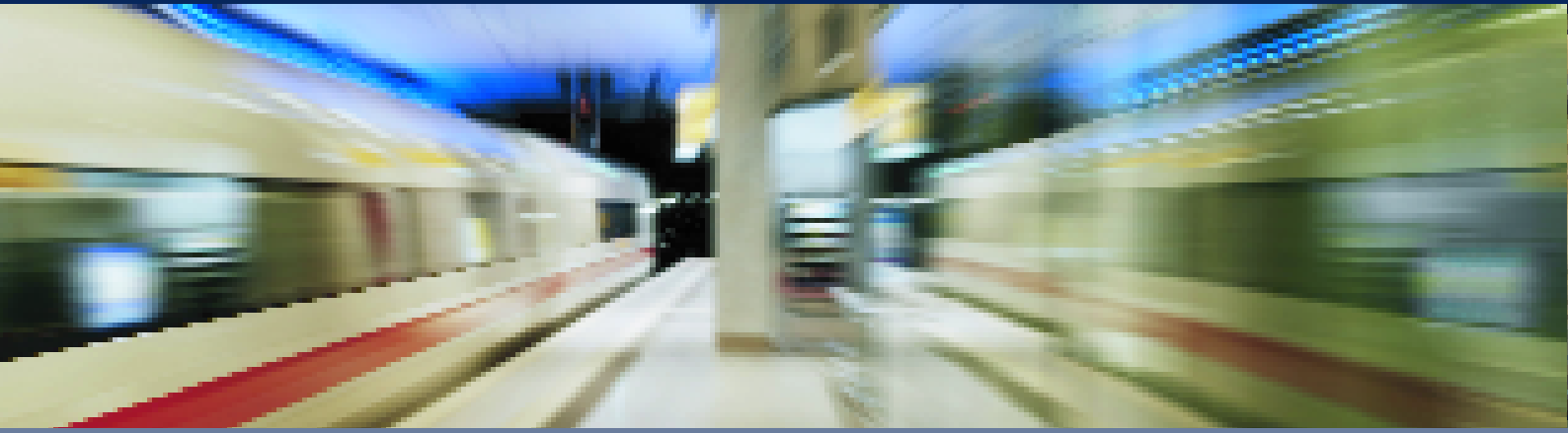
In den Jahren 2007 und 2008 wurde insbesondere im Bereich Telekommunikations- und der elektrotechnischen Anlagen die Eisenbahnaufsicht forciert.

Neben der „klassischen“ Eisenbahnaufsicht wird auch die Marktaufsicht über Interoperabilitätskomponenten im Bereich Infrastruktur anlassbezogen durchgeführt.

## Umwelt-, Brand- und Arbeitsschutz

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

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



## Fahrzeuge

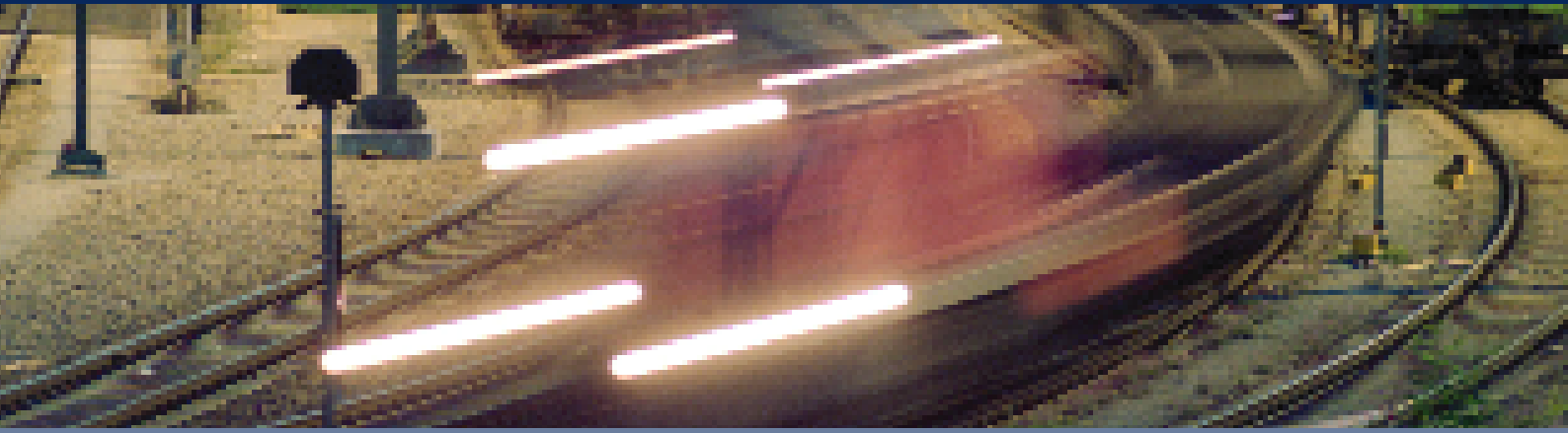
Durch die Eisenbahnaufsicht wird auch im Fahrzeugbereich die Beachtung der die Eisenbahnen und Fahrzeughalter bindenden rechtlichen Verpflichtungen sichergestellt. Bei der großen Zahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Fahrzeughaltern mit einem Gesamtfahrzeugpark von über 200.000 Fahrzeugen erfordert die Fahrzeugaufsicht ein effizientes, strukturiertes und proaktives Überwachungsverfahren. Eine punktuelle Prüfung von Einzelfahrzeugen und Komponenten allein kann dies nicht hinreichend sicherstellen. Deshalb bildet für die proaktive Fahrzeugaufsicht die Systemprüfung den Aufgabenschwerpunkt mit je nach Problemstellung sehr unterschiedlichen Überwachungsmaßnahmen.

Die Systemprüfung erfolgt unternehmens- bzw. bauart- oder baureihenbezogen in Verbindung mit objektbezogenen Einzelfallprüfungen. Hier werden bei den EVU verschiedene Prozesse, Verfahren und Strukturen, die entscheidenden Einfluss auf den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge haben, auf Plausibilität und Konformität mit gesetzlichen Vorgaben geprüft. Die präventive Überwachung erfolgt im Wesentlichen durch eine stichprobenartige Ist-Zustandsüberwachung am einzelnen Fahrzeug.

Mit diesen Überwachungsverfahren wird eine hohe Wirksamkeit und Effizienz erzielt. Neben der proaktiven Fahrzeugaufsicht bildet die anlassbezogene Überwachung als reaktives Überwachungsverfahren die zweite Säule der Fahrzeugaufsicht. Ziel der anlassbezogenen Überwachung ist es, Gefahren im Einzelfall abzuwehren, wenn diese nach einer Sachverhaltsermittlung notwendig werden. Im Jahr 2008 stellten die Radsatzwellen von ICE-Zügen einen Schwerpunkt der anlassbezogenen Überwachung dar. Ausgehend von der Entgleisung eines ICE 3 in Köln wurden im Jahr 2008 verschiedene Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes angeordnet.

Neben der Fahrzeugaufsicht wird auch die Aufgabe der Marktaufsicht über Interoperabilitätskomponenten des Teilsystems Fahrzeuge durch das Eisenbahn-Bundesamt wahrgenommen. Ziel der Marktaufsicht ist die Überwachung der Interoperabilitätskomponenten. Sie erfolgt hinsichtlich:

- Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinien
- Ordnungsgemäßer Anwendung der europäischen Technischen Spezifikationen
- Vollständigkeit der europäischen Technischen Spezifikationen
- Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponente mit der EG-Konformitätsbescheinigung bzw. EG-Konformitätserklärung



## Betrieb

Da am System Eisenbahn eine Vielzahl von Personen mitwirken, sind umfassende Verfahrensvorschriften notwendig, um die Sicherheit zu gewährleisten. Im Mittelpunkt steht hierzu der Aspekt eines ganzheitlichen Systems, damit die „Spielregeln“ aller Beteiligten beachtet werden.

Die Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb erfolgt durch objektbezogene Einzelfall- und unternehmensbezogene Systemprüfungen. An der Schnittstelle zwischen Fahrzeug, Infrastruktur und Betriebspersonal wird überprüft, ob ein reibungsloses Zusammenspiel – d.h. sicherer Eisenbahnbetrieb – gegeben ist.

Anzahl der Überprüfungen im Rahmen der betrieblichen Eisenbahnaufsicht:

	2004	2005	2006	2007	2008
Örtlicher Betriebsdienst	2.172	2.065	2.345	2.356	2.000
Triebfahrzeugpersonal	3.078	3.154	3.090	3.080	2.439
Zugbegleitpersonal	1.508	1.520	1.168	1.028	913
Sichtprüfungen an Fahrzeugen	nicht erfasst	735	911	1.073	1.122
Funktionsprüfungen an Außentüren von Reisezügen	nicht erfasst	nicht erfasst	2.454	2.557	1.599

Die Einhaltung der unternehmensinternen Sicherheitsmanagementsysteme (SMS) wird folgerichtig zu dieser neuen Anforderung im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zu einem weiteren Prüfgegenstand der Eisenbahnaufsicht. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die Prüfung, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre SMS weiter entwickeln, um deren Wirksamkeit ständig zu verbessern und ob sie auf Erkenntnisse aus gefährlichen Ereignissen von sich aus angemessen reagieren.

Einen weiteren Schwerpunkt bei der unternehmensbezogenen Systemprüfung stellen die Verfahren dar, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Bewertung und Kontrolle ihrer Risiken anwenden. Hiermit müssen die Eisenbahnunternehmen ihre Fähigkeit belegen, dass sie bei Veränderungen in ihren Prozessen selbst in der Lage sind, Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau zu beurteilen und geeignete Kompensationsmaßnahmen einzuleiten. In diesem Zusammenhang werden auch Risikoanalysen von Eisenbahnunternehmen stichprobenartig geprüft, im Jahr 2008 z.B. die Risikoanalyse zu dem modifizierten Verfahren zum Betrieb von Zügen mit Wirbelstrombremse.

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

Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen nach EBO/ESBO:

	2004	2005	2006	2007	2008
Probefahrten	37	52	38	32	39
Triebfahrzeugführer <21 J.	27	22	17	58	85
fehlende Ausrüstung von Strecken mit Zugfunk	54	29	25	35	19
Überschreiten der Bezugslinien G1/G2	30	70	60	55	67

### Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter

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

Das Referat 34 organisiert die Eisenbahnbetriebsleiterprüfungen für bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnen durch den gemeinsamen Prüfungsausschuss des Eisenbahn-Bundesamtes und der Länder. Ferner erteilt das Referat 34 die Bestätigung der Bestellung als EBL im Unternehmen.

Anzahl der Prüfungen und Bestätigungen von EBL:

	2004	2005	2006	2007	2008
Prüfung von Betriebsleitern	50	52	54	56	42
Bestätigung von Betriebsleitern	25	22	45	48	69

### Infektionsschutz

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes alle Aufgaben eines Gesundheitsamtes wahr, die sich aus dem Infektionsschutzgesetz (IfSG) und der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) ergeben. Das Eisenbahn-Bundesamt ist dabei u.a. verantwortlich für die behördlich durchzuführenden Prüfungen der Trinkwasser-Befüllungsanlagen und infektionshygienischen Überwachungen der Abwasserentsorgungsanlagen für Schienenfahrzeuge.





Diese Aufgaben werden durch die Sachbereiche 4 der Außenstellen vorgenommen. Die Aufsicht über die Trink- und Abwasseranlagen in den Schienenfahrzeugen erfolgt durch die Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes und einen beauftragten Hygienedienstleister.

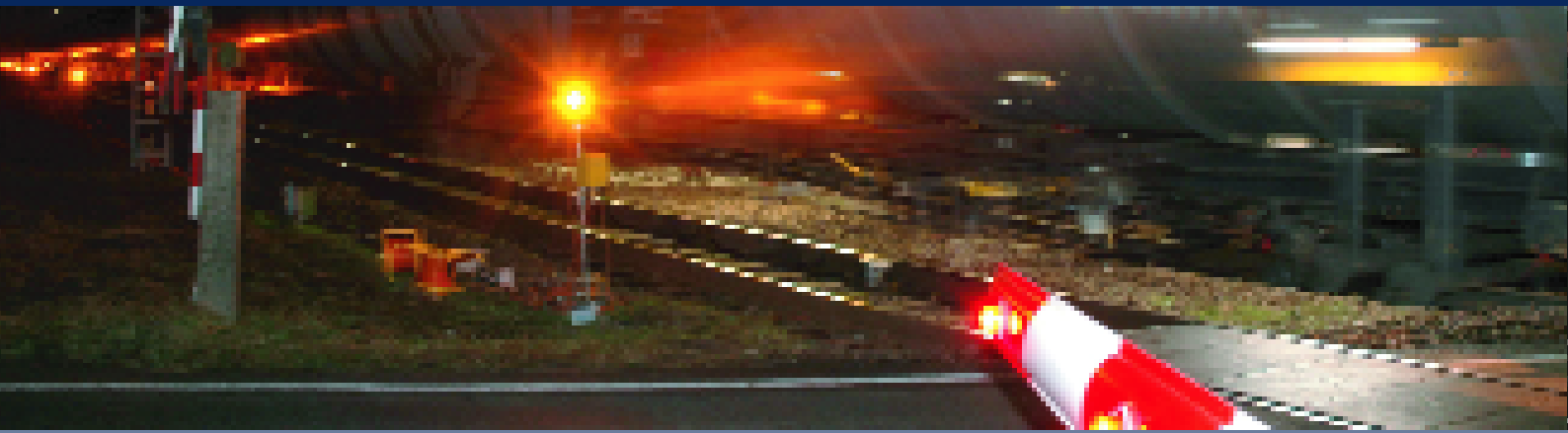
Für alle Trinkwasser-Befüllungsanlagen und für die Trinkwasseranlagen in den Schienenfahrzeugen hat das Eisenbahn-Bundesamt bezüglich des zu untersuchenden Trinkwassers Untersuchungsumfänge und -häufigkeiten festgelegt. Die Ergebnisse dieser Beprobung werden erfasst, bewertet und analysiert.

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

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

#### Anzahl der Tätigkeiten im Bereich Infektionsschutz:

	2004	2005	2006	2007	2008
Prüfungen in Trinkwasser-Befüllungsanlagen	1.105	1.026	1.091	985	1.029
Überwachungen von Abwasser-entsorgungsanlagen	179	215	246	247	265
Prüfungen von Trink- und Abwasseranlagen in Schienenfahrzeugen	606	819	733	471	490
Bewertete Trinkwasserbefunde	14.351	15.912	13.844	11.879	10.756



## BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

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

### Behördliche Gefahrgutkontrollen

Mit den Gefahrgutkontrollen leistet das Eisenbahn-Bundesamt einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit für den Gefahrguttransport. Jährlich werden mehrere Tausend Gefahrgutkontrollen durch die Beschäftigten der Außenstellen in den Sachbereichen 4 erbracht, um der Sicherheitsphilosophie bei der Gefahrgutbeförderung gerecht zu werden und zugleich die mit dem Transport verbundenen Risiken zu minimieren.

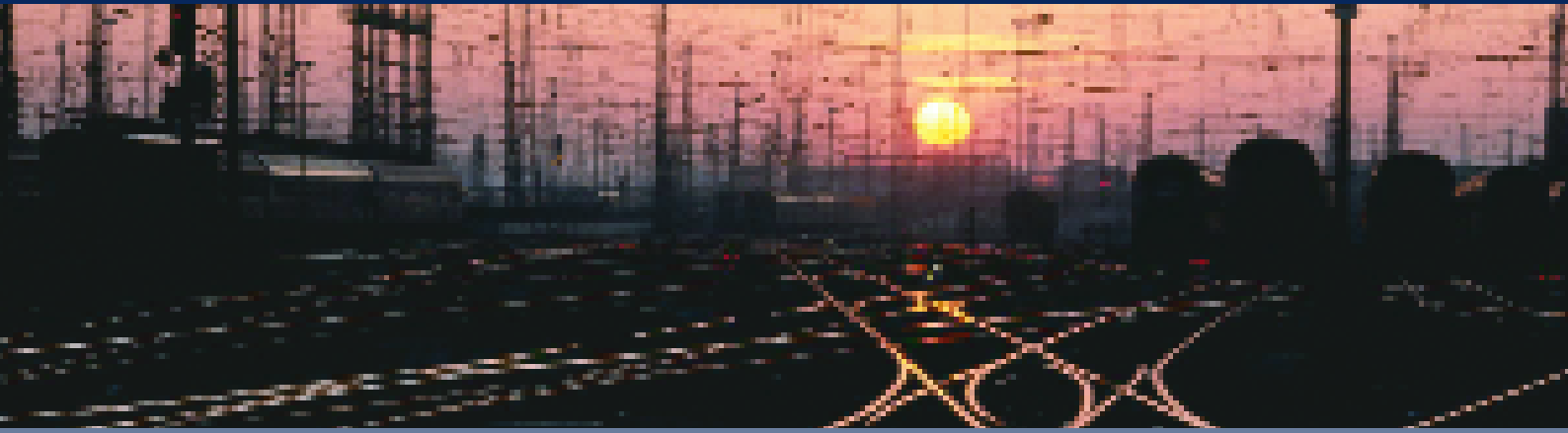
Anzahl der Gefahrgutkontrollen:

	2004	2005	2006	2007	2008
Kontrollen (außer Klasse 7)	14.909	15.441	15.317	16.693	15.123

### Radioaktive Stoffe

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

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



#### Anzahl der Tätigkeiten und Genehmigungen im Bereich der Beförderung von radioaktiven Stoffen:

	2004	2005	2006	2007	2008
Aufsicht Beförderung Klasse 7 - AtG	219	336	378	356	260
Beförderungsgenehmigungen nach StrSchVO	20	13	9	9	6

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

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

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

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

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

#### Anzahl der Tätigkeiten im Bereich GGVSE und RID:

	2004	2005	2006	2007	2008
Ausnahmen nach § 5 GGVSE	12	14	7	8	7
Genehmigungen gem. § 6 GGVSE / 1.4.2.2.4 RID	6	8	4	10	3
Anträge auf Bescheinigungen nach § 7 GGVSE	232	1.351	485	757	255
Berichte gem. 1.8.5. RID	5	7	5	15	12

## ANERKENNUNG UND FACHTECHNISCHE BEGUTACHTUNG

Neben den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern greift das Eisenbahn-Bundesamt zur Erledigung seiner Aufgaben in den Bereichen IOHM, STE-Anlagen, Fahrzeuge und Gefahrgut auf anerkannte Gutachter und Sachverständige zurück. Die Gutachter und Sachverständigen werden in den Genehmigungs- und Zulassungsprozessen vom Eisenbahn-Bundesamt als Verwaltungshelfer eingesetzt und müssen überdurchschnittliche Fachkenntnisse und umfangreiche Berufserfahrung besitzen.

Zum Nachweis dieser Attribute müssen sie sowohl Prüfungen in den jeweiligen Fachbereichen als auch im Verwaltungsrecht ablegen bzw. die entsprechenden Referenzen nachweisen. Neben den Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für Gutachter und Sachverständige werden durch das Eisenbahn-Bundesamt auch Anträge auf Verlängerungen oder Erweiterung des Tätigkeitsfeldes bearbeitet.

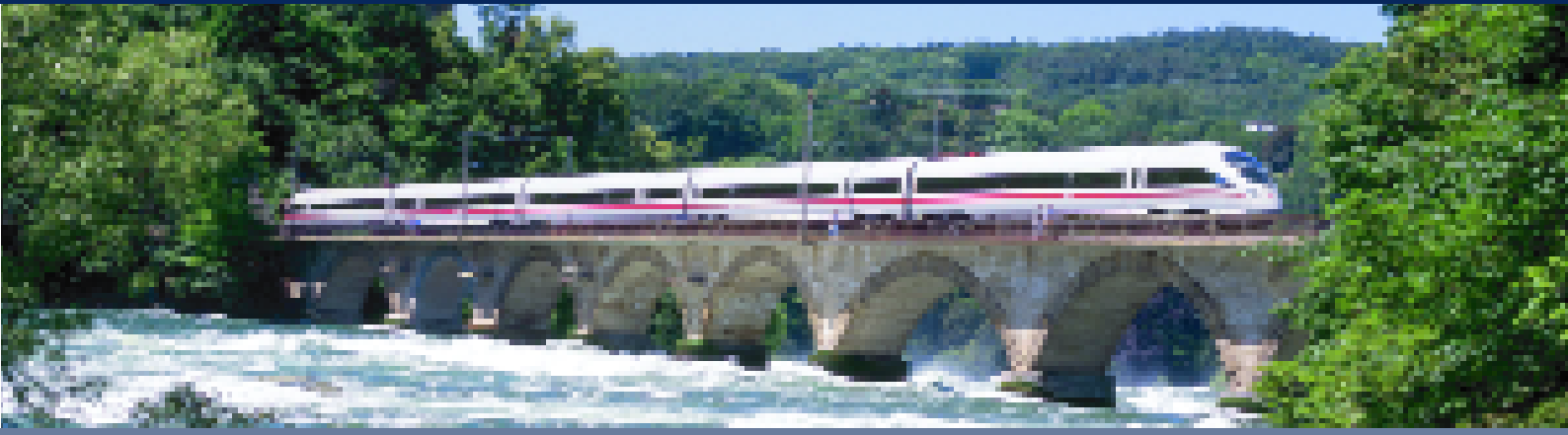
### Anzahl der Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für den Bereich Infrastruktur:

	2004	2005	2006	2007	2008
Anerkennung, Verlängerung, Aufgabenerweiterung für Gutachter und Sachverständige	265	321	309	177	34

### Anzahl der Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für den Bereich Fahrzeuge:

	2004	2005	2006	2007	2008
Prüfstelle Fahrzeuge	16	18	17	15	14
Schweißbetriebe	17	13	6	8	19
Übereinstimmungserklärungsstellen	35	24	20	21	43
Fahrzeugwerkstätten	18	30	21	24	20
Gutachter	27	37	49	32	40

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



## FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN

### Aufgaben und Volumen

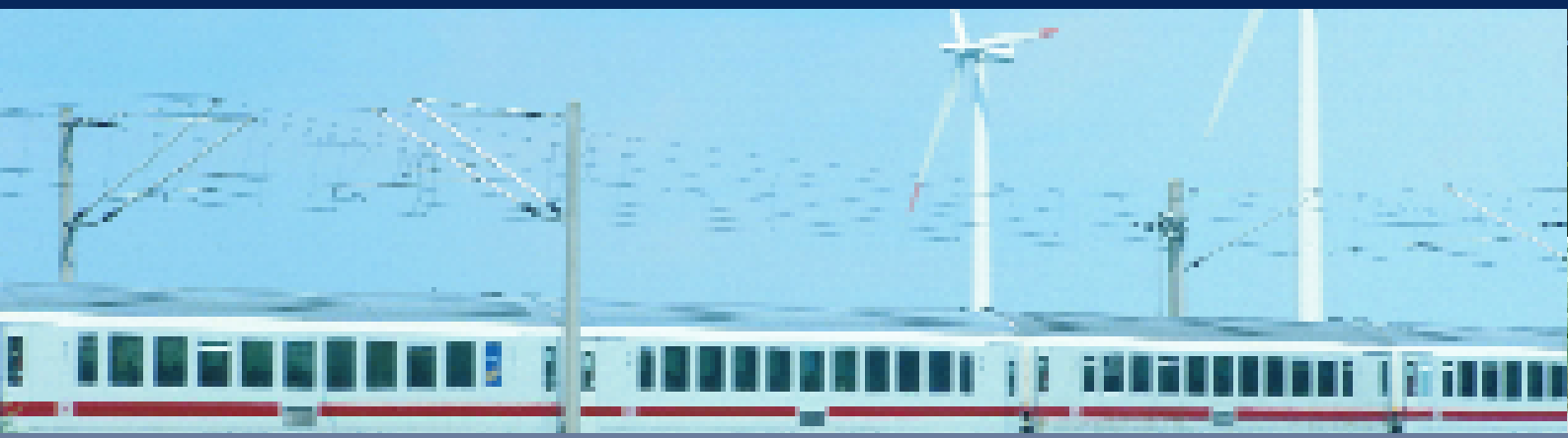
Im Zusammenhang mit der Bahnstrukturreform wurde im Grundgesetz festgelegt, dass der Bund dem Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes (EdB) Rechnung trägt. In finanzieller Hinsicht erfolgt dies mit den Mitteln, die im Rahmen des vom Gesetzgeber beschlossenen Bundeshaushaltes zur Verfügung gestellt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt bewirtschaftete im Jahr 2008 Haushaltsmittel in Höhe von rund vier Mrd. Euro, davon ca. eine Mrd. Euro aus Haushaltsmitteln nach dem Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (VIFG).

Bewirtschaftete Haushaltsmittel [in Mio. Euro]:

	2004	2005	2006	2007	2008
Bewirtschaftete Haushaltsmittel EBA	3.676	3.113	2.901	2.971	2.774
Bewirtschaftete Haushaltsmittel VIFG	-	450	683	954	1.059
Summe Antrags- und Verwendungsprüfung	3.676	3.563	3.584	3.925	3.833

Ein erheblicher Teil der Mittel wird auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) bereitgestellt. Die Finanzierung erfolgt auf vertraglicher Grundlage. Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt die Aufgabe, die Finanzierungsvereinbarungen vorzubereiten und durchzuführen.

Die Bundesmittel werden im Regelfall als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse im Wege der Vollfinanzierung (d.h. zu 100%) zur Verfügung gestellt, z.B. für Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplans Schiene. Die Gewährung zinsloser Darlehen konzentrierte sich im Wesentlichen auf die Infrastrukturmaßnahmen, die der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs dienen. Ab 2009 werden die Bundesmittel nahezu ausschließlich als Baukostenzuschuss gewährt. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist die Bundesfinanzierung eine Teilfinanzierung in Höhe von 60% der zuwendungsfähigen Kosten in Form von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen.



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

Zusätzlich zu den Neu- und Ausbautvorhaben waren im Jahr 2008 vom Eisenbahn-Bundesamt auch letztmalig Finanzierungsanträge für Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz zu prüfen. Auf die Ersatzinvestitionen entfällt mit ca. 2,5 Mrd. Euro jährlich der größte Teil des Investitionsvolumens. Ab 2009 werden Investitionen in das Bestandsnetz nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) durchgeführt.

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

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

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

Die Antragsprüfung für die Großprojekte (Projekte über 15 Mio. Euro) wird in der Zentrale in Bonn durchgeführt. Für Projekte unterhalb dieses Betrages oblag diese Aufgabe bis zum Ende des Jahres 2008 den Sachbereichen 5 der Außenstellen. Es handelte sich dabei im Jahr 2008 bundesweit um ca. 4.400 Bearbeitungsfälle und zusätzlich ca. 2.300 weitere Fälle im Bereich Oberbau, für den aufgrund der im Vergleich zu anderen Investitionsmaßnahmen größeren Homogenität der Maßnahmen für die Antrags- und Verwendungsprüfung ein stichprobenartiges Verfahren zur Anwendung kommt.



Der Verwendungsprüfung liegt folgendes Vorgehen zugrunde:

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

Bei den Schwerpunktprüfungen besteht die Zielsetzung darin, eine Verringerung der Gesamtzahl der Fehler für die Zukunft zu erreichen. In den vergangenen beiden Jahren wurden jährlich rund 25.600 Belege mit einem Investitionsvolumen von rd. 989 Mio. Euro im Rahmen von Stichproben geprüft.

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

Im Zeitraum 1998 - 2008 sind rund 5% der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden. Allein an Zinsen wurden 2008 rund 36 Mio. Euro gefordert und vereinnahmt. Dem stehen Kosten der gesamten Finanzierungsabteilung von ca. 11 Mio. Euro gegenüber.

In der Planungsbegleitung und Antragsprüfung konnte im Geschäftsjahr 2008 in 520 Fällen eine Reduzierung der Antragssumme erreicht werden. Das Volumen beläuft sich auf über 180 Mio. Euro. An der Verringerung der Antragssumme um diesen Betrag hatten diejenigen Einzelfälle den größten Anteil, in denen die zuwendungsfähigen Kosten aus Gründen nicht gegebener Wirtschaftlichkeit oder Fehlerhaftigkeit der Planung reduziert wurden.

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

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

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



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

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

	2004	2005	2006	2007	2008
Lärmsanierung	52	51	76	53	74
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	42	36	34	22	55
Gleisanschlüsse	0	3	9	4	12

### Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Eisenbahn-Bundesamt damit beauftragt, die Verwendungsprüfung für die der Deutschen Verkehrswacht und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gewährten Zuwendungen durchzuführen. Bei der DB AG prüft das Eisenbahn-Bundesamt darüber hinaus auch die Ausgaben der zivilen Verteidigung und für die Bundeswehr die Kosten für die Aufrechterhaltung der „auferlegten Strecken“.

Die Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs an Bahnübergängen ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Straße und Schiene. Die Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Eisenbahnanlagen sind, hat der Eisenbahnunternehmer, soweit sie Straßenanlagen sind, der Träger der Straßenbaulast auf seine Kosten zu erhalten und bei Bahnübergängen auch in Betrieb zu halten. Nach der Verordnung (EWG) 1192/69, Anhang IV, hat der Staat dem Eisenbahnunternehmen, das einen „ungewöhnlich hohen Anteil“ an den Ausgaben zu tragen hat, hierfür einen Ausgleich zu gewähren. Der Bund übernimmt auf der Grundlage dieser Verordnung die Hälfte der Kosten der EdB für den Betrieb und die Erhaltung der höhengleichen Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger. Für das Jahr 2008 wurden Mittel in Höhe von rd. 77 Mio. Euro ausgezahlt. Auch diese Mittel werden vom Eisenbahn-Bundesamt bewilligt und hinsichtlich ihrer Verwendung geprüft.



## VERWALTUNG

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

Haushaltszahlen des Eisenbahn-Bundesamtes [in Mio. Euro]

	2004	2005	2006	2007	2008
Einnahmen	48,06	45,10	46,54	42,3	51,6
Ausgaben	67,17	66,69	68,75	64,8	68,4

Beschäftigte des Eisenbahn-Bundesamtes in Vollzeitpersonen:

	2004	2005	2006	2007	2008
Vollzeitpersonen	1.197	1.174	1.193	1.104	1.080

Auszubildende, Anwärter und Referendare im Eisenbahn-Bundesamt  
(31. Dezember des jeweiligen Jahres):

	2004	2005	2006	2007	2008
Auszubildende	16	28	32	28	26
Anwärter	16	-	10	2	0
Referendare	10	9	9	0	0

Leistungszahlen aus dem Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

	2004	2005	2006	2007	2008
Pressemitteilungen	29	27	36	29	13
Presseanfragen	420	630	270	555	940
Bürger- und sonstige Anfragen			750	1.200	1.240
Newsletter- Ausgaben	50	47	48	27	10
Newsletter- Abonnements	1.500	2.000	3.100	3.615	3.727
Website-Seitenaufrufe [ca. in Mio.]	2,9	3,7	4,7	6,2	6,6
Fachartikel	4	2	3	10	13
Fachtagungen	6	5	6	2	2

**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**

Südenstraße 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  
90433 Nürnberg  
Telefon: 0911 2493 - 0  
Telefax: 0911 2493 - 150

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AtG	Atomgesetz
BBI	Berlin-Brandenburg International
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRL	Bauregelliste
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BüG	Besonders überwachtes Gleis
DB	Deutsche Bahn
DIBt	Deutsches Institut für Bautechnik
DOWEBA	Dokumenten- und Workflow-Management-System im Eisenbahn-Bundesamt
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBC	Eisenbahn-Cert
EBDVO	Eisenbahnbaudurchführungsverordnung
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
HKR	Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen
IBG	Inbetriebnahmegenehmigung
IfSG	Infektionsschutzgesetz
InPBeschlG	Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz
IOHM	Ingenieur-, Ober-, Hochbau und maschinentechnische Anlagen
ISK	Infrastrukturkataster
IT	Informationstechnik
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LuVF	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
TfVO	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
TrinkwV	Trinkwasserverordnung
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen
v.i.S.d.P.	Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes
VV BAU	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie von maschinentechnischen Anlagen
VV BAU-STE	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
VV 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)  
Referat 90 – Controlling / Öffentlichkeitsarbeit  
Heinemannstraße 6  
D-53175 Bonn

**REDAKTION**

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

**GESTALTUNG**

GlobalGraphics, Köln

**BILDNACHWEIS**

Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild

Titel (Axel Hartmann), S. 2 (Paul Langrock), S. 4 (Günter Reinartz), S. 5 (Bartłomiej Banaszak), S. 8 (Maximilian Lautenschläger), S. 9 (Petra Schwaiger), S. 11 (Maximilian Lautenschläger), S. 12 (Maximilian Lautenschläger), S. 13 (Ralf Kranert), S. 14 (Hartmut Reiche), S. 16 (Wolfgang Klee), S. 17 (Siegfried Falke), S. 19 (Stefan Warter), S. 21 (Bartłomiej Banaszak), S. 22 (Maximilian Lautenschläger), S. 24 (Hans-Joachim Kirsche), S. 25 (Günter Jazbec), S. 27 (Stefan Warter), S. 28 (Lothar Mantel), S. 29 (Christian Bedeschinski), S. 30 (Wolfgang Klee), S. 32 (Waltraud Weber), S. 33 (Hans-Joachim Kirsche), S. 34 (Christian Bedeschinski), S. 36 (Axel Hartmann), S. 37 (Maximilian Lautenschläger), S. 39 (Stefan Klarner), S. 40 (Christian Bedeschinski), S. 43 (Wagner), S. 44 (Günter Jazbec), S. 45 (Ralf Louis), S. 46 (Hans-Joachim Kirsche)

Eisenbahn-Bundesamt  
S. 3, S. 6, S. 7

**DRUCK**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

**AUFLAGE**

2.500 Exemplare

**STAND**

Mai 2009

**KONTAKT**

Telefon: 0228 9826-0  
Telefax: 0228 9826-199  
E-Mail: [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)  
Internet: [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)

Dieser Bericht ist Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).  
Er wird unentgeltlich abgegeben.

Die Wiedergabe von Auszügen des Jahresberichtes 2008/2009 ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Eine PDF-Version des EBA-Jahresberichtes 2008/2009 finden Sie im Internetauftritt des Eisenbahn-Bundesamtes unter [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de) zum Download.