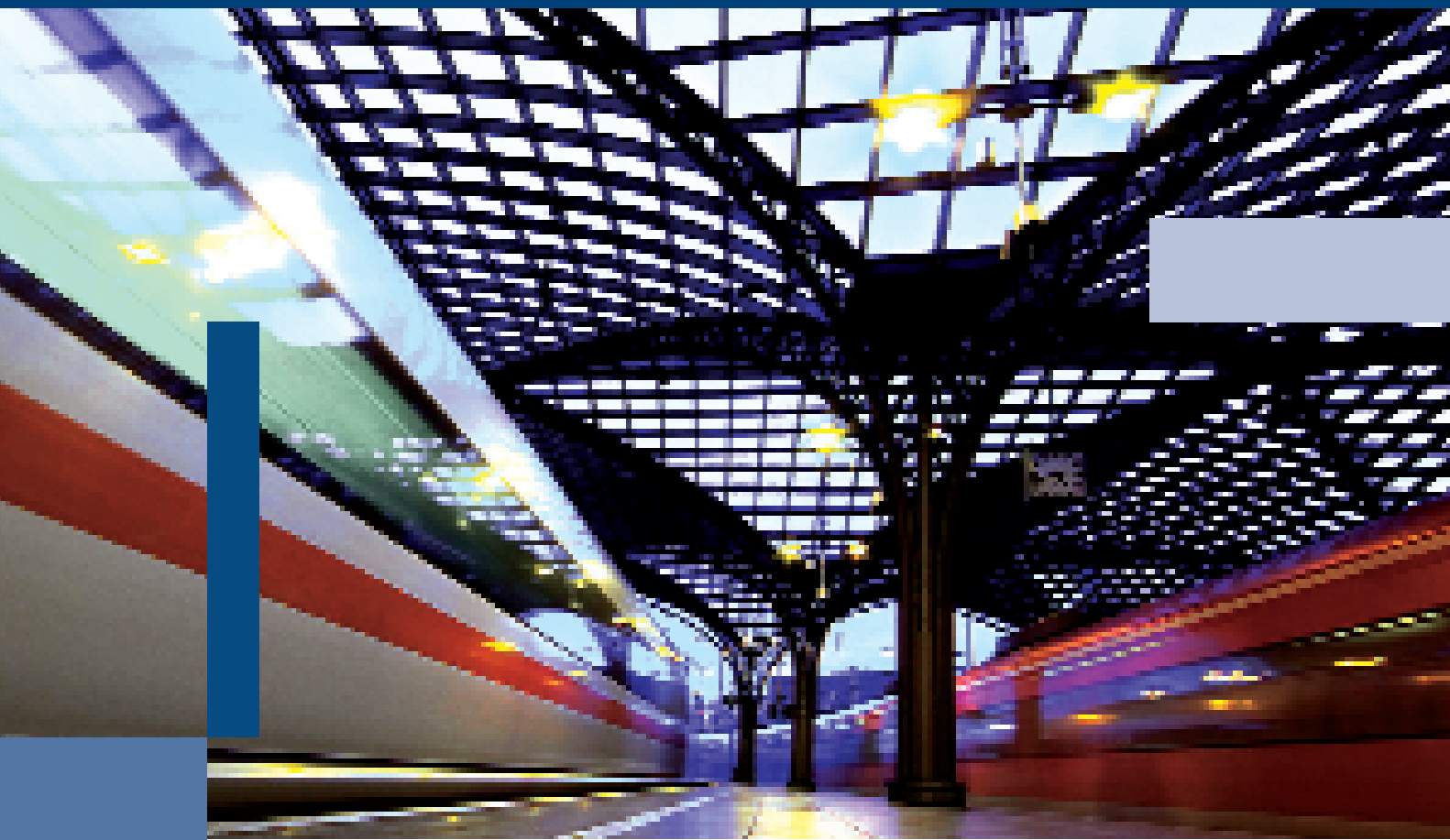




Eisenbahn-Bundesamt

Jahresbericht 2009 | 2010



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

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

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

VORWORT	2-3
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT	5
STANDORTE	6
ORGANIGRAMM	7
AUFGABEN DES EISENBAHN-BUNDESAMTES IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN EISENBAHNRAUM	8
FACHAUFGABEN	8-22
Infrastruktur / Fahrzeuge und Betrieb / Finanzierung / Eisenbahnrecht / Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung / Entflechtung / Fahrgastrechte / Tarifaufsicht / Internationales / Lärmkartierung / Landeseisenbahnaufsicht / Gremien / Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und Inbetriebnahme / Nationales Fahrzeugeinstellungsregister / Für die Instandhaltung zuständige Stelle / Schulungseinrichtungen / Marktaufsicht / Unfalluntersuchungsstelle / Eisenbahnsicherheitsbeirat	
SERVICE UND QUERSCHNITTAUFGABEN	22-23
Personal / Ausbildung / Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen / Organisation, IT- und Kommunikationstechnik, Controlling / Öffentlichkeitsarbeit	
LEISTUNGEN UND ZAHLEN	24
ZULASSUNG VON ANLAGEN	25-29
Planfeststellung / Bauaufsicht	
INBETRIEBNAHMEGENEHMIGUNG VON FAHRZEUGEN	30-31
ZERTIFIZIERUNG UND REGISTER	32
Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung / Nationales Fahrzeugeinstellungsregister / Register über Schulungseinrichtungen	
EISENBAHNAUFSICHT	33-38
Anlagen / Umwelt- und Brandschutz / Fahrzeuge / Betrieb / Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter / Infektionsschutz	
BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER	38-40
Behördliche Gefahrgutkontrollen / Radioaktive Stoffe / Ausnahmen, Genehmigungen, Bescheinigungen und Berichte über Ereignisse mit gefährlichen Gütern / Technischer Arbeitsschutz / Umweltschutzaufsicht	
ANERKENNUNG UND FACHTECHNISCHE BEGUTACHTUNG	41
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN	42-47
Volumen / Lärmsanierung, kombinierter Verkehr und Gleisanschlüsse / Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben	
VERWALTUNG	47
KONTAKTE	48
ABKÜRZUNGEN	49



Liebe Leserinnen und Leser,

im vergangenen Jahr stand das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vor großen Herausforderungen. Zwei Themen haben unsere Arbeit im Wesentlichen bestimmt: die Fahrzeugsicherheit bei der S-Bahn Berlin und bei Güterzügen in Europa. Die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs stand dabei stets an allererster Stelle.

Nach dem Radsatzwellenbruch an einem Kesselwagen beim Unfall im italienischen Viareggio haben wir die Radsatzinstandhaltung bei Güterwagen überprüft. Die notwendigen Maßnahmen wurden ergriffen und eine Taskforce unter Leitung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) gebildet. Das Ziel: Den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf europäischer Ebene durch enge zwischenstaatliche Zusammenarbeit sicherer zu machen. Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen nur solche

Fahrzeuge an den Haken nehmen, deren sichere Instandhaltung gewährleistet ist.

Die S-Bahn Berlin haben wir einer genauen Betriebsprüfung unterzogen. Insbesondere beim Instandhaltungsmanagement haben wir erhebliche Mängel festgestellt, und die erforderlichen Sofortmaßnahmen angeordnet. Dabei haben wir uns bemüht, den Verkehr in Berlin am Leben zu erhalten. Dort jedoch, wo die Sicherheit nicht gewährleistet war, haben wir zum Schutz der Reisenden und der Beschäftigten konsequent gehandelt. Teile der S-Bahn-Flotte durften aus Sicherheitsgründen vorübergehend nicht fahren. Im Sinne der umfassenden Wahrnehmung der Betreiberverantwortung haben wir die Konzession zunächst nur um ein Jahr verlängert. Die weitere Entwicklung der S-Bahn Berlin werden wir intensiv begleiten.

Neben den Aufgaben für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, die auch dem Schutz der Menschen und der Umwelt dienen, haben wir zusätzliche wichtige Aufgaben übernommen. So wacht das EBA seit Juli 2009 über die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften über die Fahrgastrechte. Wir führen in diesem Zusammenhang bundesweit Stichproben-Kontrollen bei Eisenbahnunternehmen, Fahrkartenverkäufern und Reiseveranstaltern durch. Denn zu den Fahrgastrechten gehören nicht nur Verspätungsregelungen, sondern auch weitere Informations- und Hilfeleistungspflichten.

Auch im Zusammenhang mit der Finanzierung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen ergaben sich im Jahr 2009 Änderungen gegenüber der bisherigen Praxis. Mit der Einführung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung stellt der Bund jährlich 2,5 Mrd. Euro für die Investitionen in die bestehende Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes bereit. Geknüpft sind diese Mittel an definierte Qualitätsvorgaben, die diese Infrastruktur erfüllen muss. Das EBA prüft, ob die Betreiber der Schieneninfrastruktur ihren vertraglichen Pflichten nachkommen. Hierzu zählen auch die Auswertung des Infrastrukturkatasters, die vorbereitenden Arbeiten zum Infrastrukturzustandsbericht und zu den Qualitätskennzahlen sowie die abschließende Verwendungsprüfung für die Investitionen der Vorjahre in das Bestandsnetz. Zusätzlich berät das EBA den Bund bei der Fortschreibung dieser Vereinbarung. Darüber hinaus haben wir Ad-hoc-Aufgaben im Rahmen der beiden Konjunkturprogramme mit einem Volumen von ca. 1,3 Mrd. Euro im Bereich Schiene erfolgreich umgesetzt.

Um die neuen Anforderungen aus Europa noch besser erfüllen zu können, haben wir einige unserer internen Prozesse neu strukturiert. Beispielsweise hat die inzwischen bundesweit eingeführte „Modifizierte Bauaufsicht“ die Betreiberverantwortung der Bahnen erheblich gestärkt. In der Eisenbahnaufsicht konnten wir durch eine stärkere Prozessorientierung die europäische Strategie, die von den Eisenbahnunternehmen eingerichteten Instandhaltungsabläufe zu bewerten, aus der Sicherheitsrichtlinie umsetzen.

Ich meine, diese Leistungen können sich sehen lassen!

Das Eisenbahn-Bundesamt ist als nationale Sicherheitsbehörde vor allem einem Ziel verpflichtet, die Sicherheit des Schienenverkehrs in Deutschland zu fördern. Gleichzeitig gilt es, eine nachhaltige Verkehrspolitik zu unterstützen und die Möglichkeiten auszuschöpfen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Das kann nur gelingen, wenn der Verkehrsträger Schiene attraktiver wird und Innovationen gefördert werden. Allem voran steht jedoch, dass es beim Thema Sicherheit keine Kompromisse geben kann.

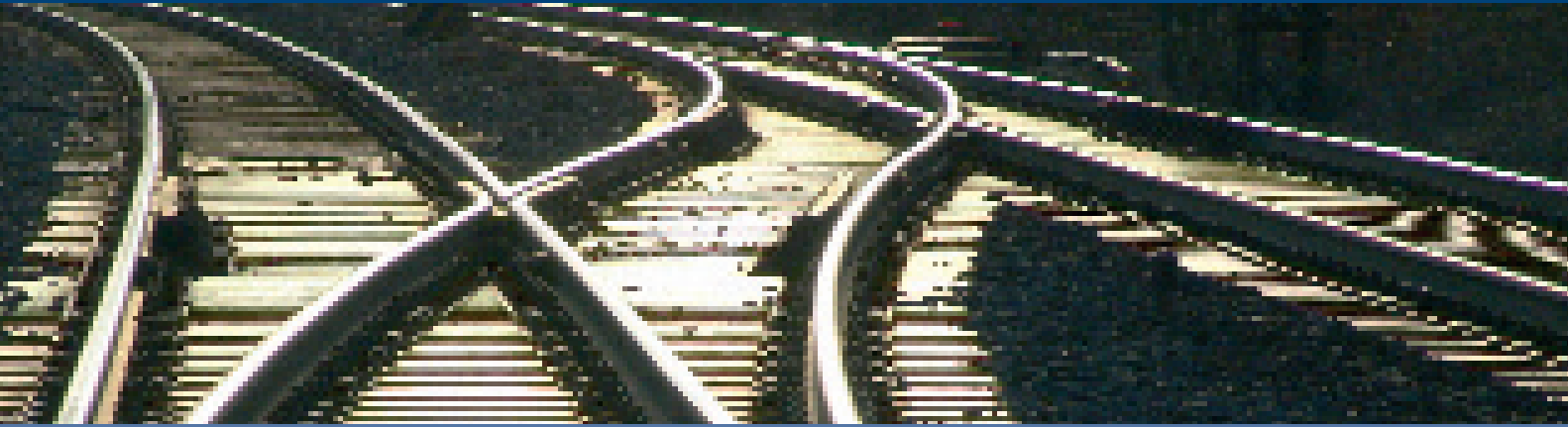
Liebe Leserinnen und Leser, lassen Sie mich Ihnen mit diesem Jahresbericht einen Einblick in unsere tägliche Arbeit geben.

Ihr



Gerald Hörster
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes





DAS EISENBAHN-BUNDESAMT

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (EdB) und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Als staatliche Stelle bündelt es die Kenntnisse über das Gesamtsystem Eisenbahn in Deutschland.

Zudem fungiert es nach der europäischen Sicherheitsrichtlinie (Richtlinie 2004/49/EG) im Bereich der Eisenbahn als nationale Sicherheitsbehörde für die Bundesrepublik Deutschland. Die Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes als alleinige deutsche Sicherheitsbehörde erstreckt sich auch auf die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), die einer Sicherheitsgenehmigung oder Sicherheitsbescheinigung bedürfen.

Für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes und für Magnetschwebbahnen ist das Eisenbahn-Bundesamt außerdem die zuständige Planfeststellungsbehörde. Bau und Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn oder einer Magnetschwebbahn bedürfen laut Gesetz der vorherigen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.

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

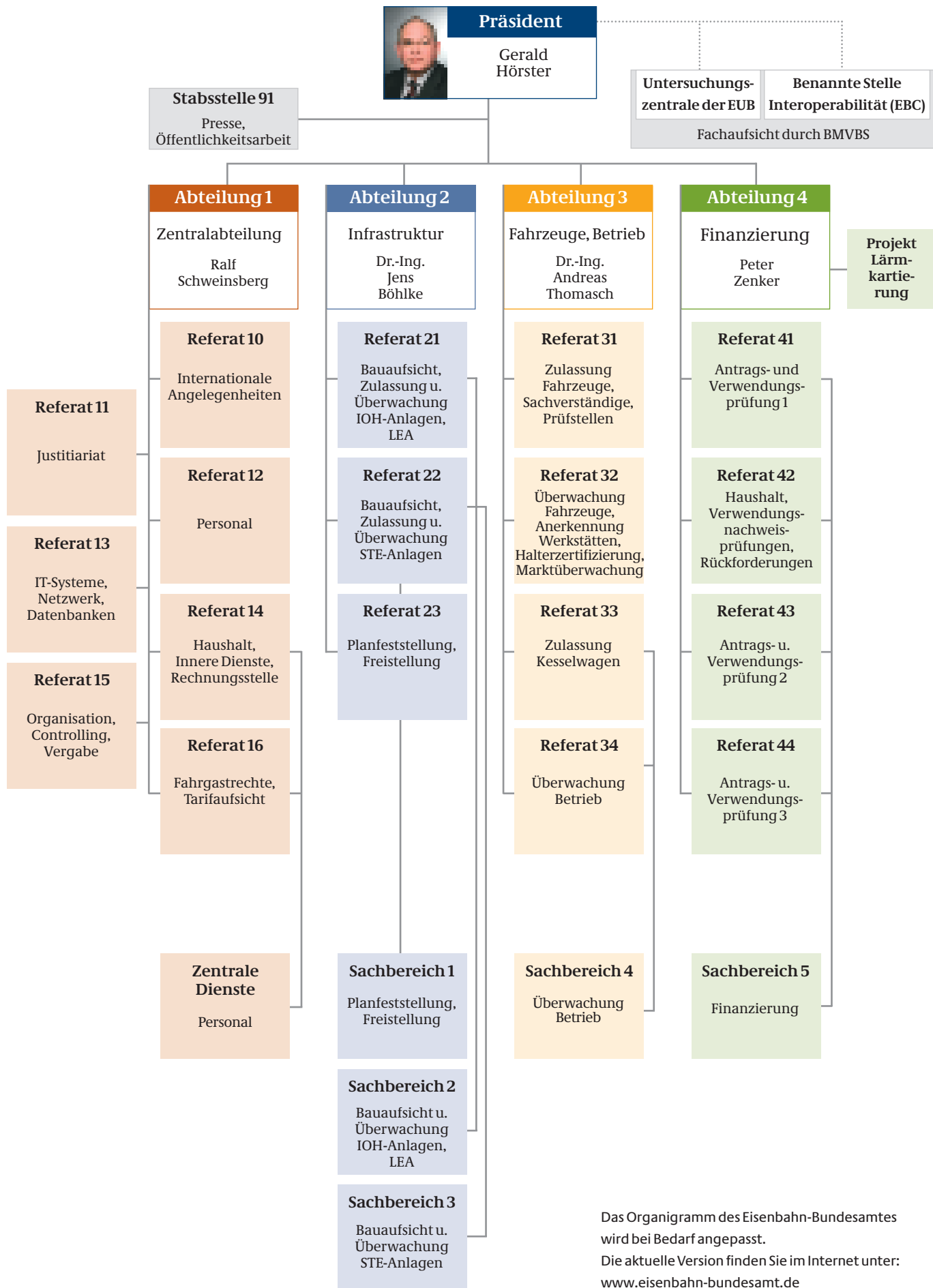
Das Eisenbahn-Bundesamt wacht zudem darüber, ob die hierzulande seit 2009 geltenden gesetzlichen Vorschriften über die Fahrgastrechte eingehalten werden. Unter anderem nimmt es in diesem Zusammenhang Beschwerden entgegen und prüft den Sachverhalt, der ihnen zugrunde liegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt gehört als selbstständige, einstufige Bundesoberbehörde zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Es ist gegliedert in die Zentrale mit Sitz in Bonn sowie zwölf Außenstellen an bundesweit 15 Standorten.



Zentrale

Außenstellen



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



AUFGABEN DES EISENBAHN-BUNDESAMTES IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN EISENBAHNRAUM

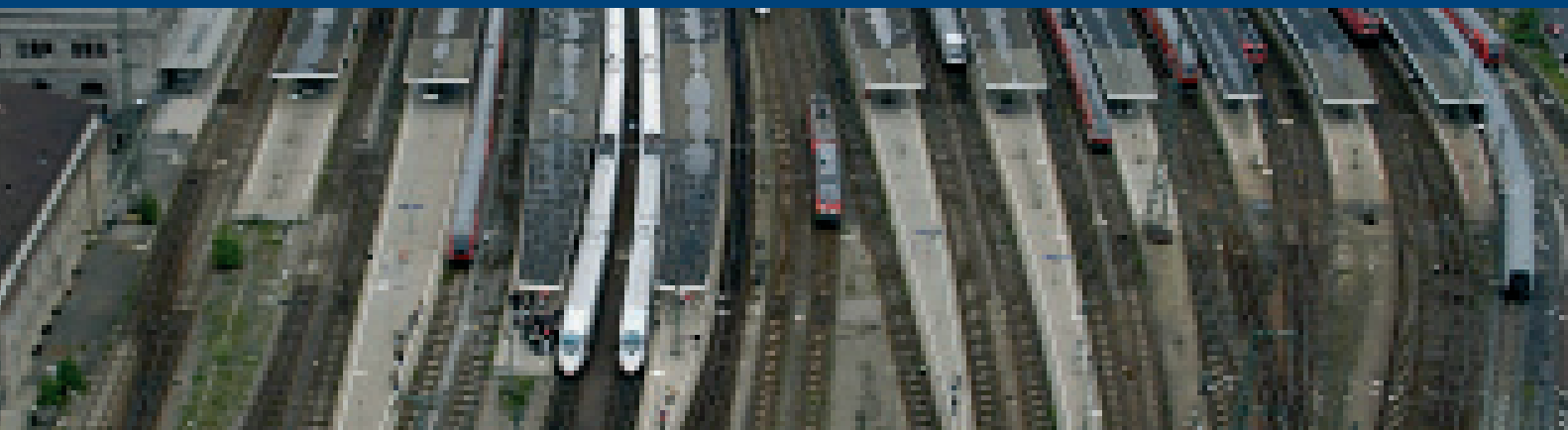
FACHAUFGABEN

Infrastruktur

Wenn eine Eisenbahnbetriebsanlage errichtet oder geändert werden soll, ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für alle hoheitlichen Aufgaben im Zusammenhang mit deren Zulassung und Genehmigung – angefangen von der Planfeststellung. Das gilt sowohl für die Gleisanlagen des Oberbaus als auch für Brücken, Tunnel und die weiteren Eisenbahnbauwerke sowie für die gesamte Leit- und Sicherungstechnik, Energieversorgung und Telekommunikation. Das EBA übt zudem die Eisenbahnaufsicht, also die Aufsicht über die in Betrieb befindliche Eisenbahninfrastruktur, aus und ist als Sicherheitsbehörde dafür zuständig, Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erteilen.

Zu den Aufgaben gehören:

- 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

Soweit es Fahrzeuge und Eisenbahnbetrieb betrifft, ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Abnahme und Inbetriebnahmegenehmigung für neue oder für Umbau-Fahrzeuge und zwar auf nationaler und 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 notwendigen Prüf- und Zulassungsgrundlagen stimmt das Eisenbahn-Bundesamt mit den zuständigen europäischen Eisenbahn-Sicherheitsbehörden – und zunehmend auch mit den Fachleuten der Bahnbetreiber und der Bahnindustrie – ab.

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 Rechnung. Die nationalen und europäischen Prüfverfahren werden abgestimmt und optimiert.

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.

Zusammengefasst nimmt die Abteilung 3 des Eisenbahn-Bundesamtes im Bereich „Fahrzeuge/Betrieb“ folgende Aufgaben wahr:

- Abnahme, Zulassung und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten
- 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 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff (GGVSEB) und der Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr (RID)
- Vorlage der Berichte über Ereignisse mit gefährlichen Gütern nach GGVSEB/RID
- Baumusterzulassung und –prüfung von Kesselwagen nach GGVSEB/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

Für die operativen Aufgaben der Abteilung 3 sind sowohl die Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes als auch die Sachbereiche 4 der Außenstellen zuständig.



Finanzierung

Das Eisenbahn-Bundesamt ist verantwortlich für die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sowie für die Finanzierung von Schieneninfrastruktur dritter Unternehmen mit Bundesmitteln – soweit das auf Grundlage von gesetzlichen Regelungen und von Förderrichtlinien vorgesehen ist. Insbesondere bereitet es Finanzierungsvereinbarungen vor und führt sie durch, erstellt Zuwendungsbescheide, erteilt Baufreigaben und prüft die zweckentsprechende sowie wirtschaftliche Verwendung der in Anspruch genommenen Bundes- und EU-Mittel. Bereits im Wege der Planungsbegleitung und Antragsprüfung beurteilt die Behörde die 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)
- Mittel der EU zur Finanzierung von Transeuropäischen Netzen (TEN)
- Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen
- Maßnahmen des kombinierten Verkehrs
- Neu- und Ausbau sowie Reaktivierung von Gleisanschlüssen
- Sonderinvestitionsprogramme (Maßnahmen der Konjunkturprogramme I und II der Bundesregierung, Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr)
- Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
- die Überwachung der Vorschriften zum überlasteten Fahrweg entsprechend der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)

Schienenwegeinvestitionen der Eisenbahnen des Bundes werden finanziert auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes durch den Abschluss von öffentlich-rechtlichen Verträgen, den Finanzierungsvereinbarungen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen beim Eisenbahn-Bundesamt Anträge auf Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen. Das Amt prüft die Anträge und übermittelt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung eine Empfehlung. Auf Grundlage der Empfehlung wird der Vertrag zwischen dem Ministerium und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes geschlossen.



Mittel werden allerdings erst im Rahmen der Baufreigabe freigegeben, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes entsprechende Anträge auf der Grundlage von vertieften Planungen gestellt haben. Nach dem Bau und der dabei erfolgten Inanspruchnahme der Bundesmittel schließt sich die Verwendungsprüfung an.

Diese Regelung galt bis 2008 für alle Schienenwegeinvestitionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Seit 2009 gilt sie weiter für Vorhaben des Bedarfsplans für die Schienenwege und für die Sonderinvestitionsprogramme. Für die Finanzierung der Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz allerdings wird seit dem 01.01.2009 ein neues Verfahren angewandt.

Bisher haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Anträge auf Finanzierung einzelner Investitionsmaßnahmen oder von Gruppen gleich gearteter Maßnahmen gestellt und hierfür Mittel bewilligt erhalten. Zielvorgaben zur Erreichung eines definierten Qualitätszustandes der Schienenwege waren damit nicht verbunden.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass es vordringlicher ist, den Fokus der Finanzierung darauf zu richten, einen bestimmten Zustand der Schienenwege in ihrer Gesamtheit zu erreichen, als Mittel zur Finanzierung einzelner Investitionen bereitzustellen. Damit kann die Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für ihre Schienenwege weiter gestärkt werden.

Am 14.01.2009 haben das BMVBS, die Deutsche Bahn AG und die drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes – DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH – die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz (LuFV) unterzeichnet. Die Vereinbarung läuft bis zum 31.12.2013.

Nunmehr erhalten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes jährlich Bundesmittel im Volumen von bis zu 2,5 Mrd. Euro zur eigenverantwortlichen Verwendung für Investitionen in die Schienenwege. Im Gegenzug verpflichten sie sich, einen Mindestinstandhaltungsbeitrag zu leisten, einen Eigenbeitrag für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen und ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten. Dieser wird anhand von sieben Qualitätskennzahlen gemessen. Die Vereinbarung enthält für jedes Jahr der Laufzeit Zielvorgaben für die Qualitätskennzahlen. Die Entwicklung des Zustandes der Schienenwege wird anhand eines von der Deutschen Bahn AG jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts dokumentiert.

Das Eisenbahn-Bundesamt prüft die Angaben der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichte daraufhin, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erfüllt haben. Geprüft wird dabei vor allem, ob die vereinbarten Zielwerte für die Qualitätskennzahlen erreicht wurden. Dabei gilt es, ein umfangreiches Infrastrukturkataster zu prüfen.



Das EBA beurteilt auch den Textteil des Berichts. Das Eisenbahn-Bundesamt begleitet die Tätigkeit eines vom Bund bestellten Infrastrukturwirtschaftsprüfers, der prüft und testiert, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Verpflichtungen zum Nachweis des Mindestersatzinvestitionsvolumen und des Mindestinstandhaltungsvolumens erfüllt haben.

Es ergeben sich weitere Aufgaben für das EBA, denn es ist darin einbezogen, die LuFV methodisch weiterzuentwickeln, die Verhandlungen zur Fortschreibung der LuFV zu begleiten und es analysiert, wie sich die Vereinbarung bewährt als Teil der Vorbereitung einer neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

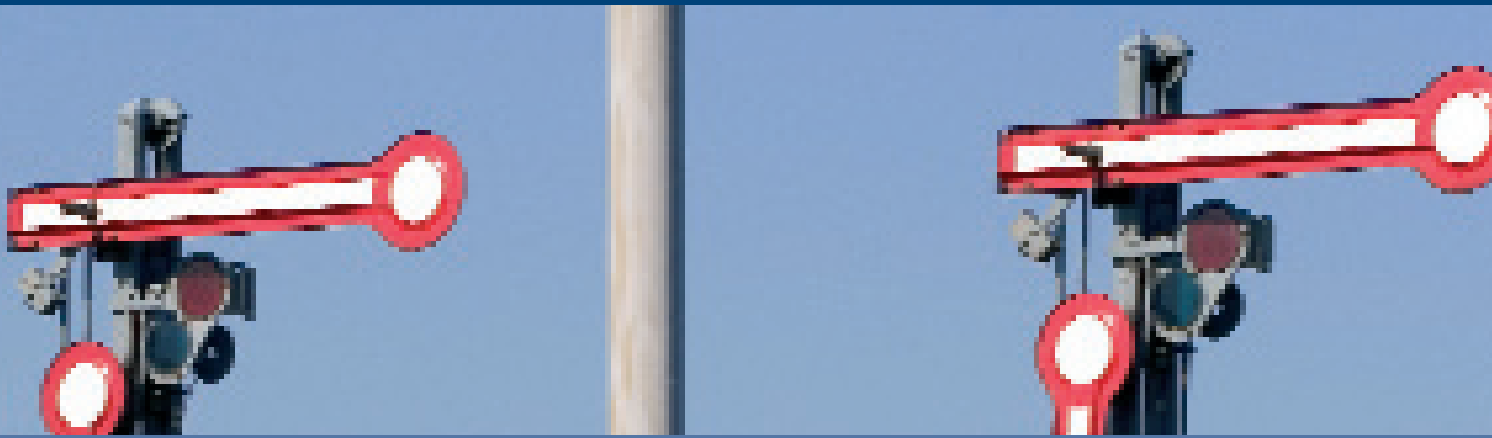
Da die bisherige Form der Finanzierung der Investitionen in das bestehende Netz aufgegeben wird, ergibt sich für die bisherigen Finanzierungsvereinbarungen die Notwendigkeit einer Schlussverwendungsprüfung für die bis einschließlich 2008 bereitgestellten Bundesmittel, die parallel zum neu eingeführten Verfahren umgesetzt werden muss.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist Bewilligungsbehörde für die Maßnahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr. Dieses Programm, das mit insgesamt 305 Mio. Euro dotiert ist (Bund 255 Mio. Euro, Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes 50 Mio. Euro), hat eine Laufzeit von 2008 bis 2011 und umfasst insgesamt 24 Maßnahmen, mit denen Engpässe auf den Abfuhrstrecken für die Seehäfen abgebaut werden sollen.

Um der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise entgegen zu wirken und die Wirtschaft zu beleben, hat die Bundesregierung im November 2008 ein Konjunkturprogramm beschlossen. Darin werden in den Jahren 2009 und 2010 im „Arbeitsplatzprogramm Bau und Verkehr“ insgesamt 620 Mio. Euro für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zusätzlich bereit gestellt.

Im Februar 2009 ist das „Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland“ verabschiedet worden. In diesem Programm stehen für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes weitere 700 Mio. Euro zur Verfügung. Sie dürfen für Maßnahmen verwendet werden, die 2009 und 2010 begonnen und spätestens 2011 abgeschlossen werden.

Alle Aufgaben im Zusammenhang mit Finanzierung nimmt die Abteilung 4 mit den Sachbereichen 5 wahr.



Eisenbahnrecht

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im juristischen Bereich eine Reihe von Aufgaben. So konzessioniert es etwa Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), genehmigt Streckenstilllegungen, entscheidet in Gleisanschlussstreitverfahren, verfolgt und ahndet Ordnungswidrigkeiten. Hinzu kommen weitere Aufgaben:

Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung

Das Projekt ist interne und externe Anlaufstelle für alle Grundsatzfragen der Kapazität des Schienennetzes. Wenn etwa Neu- und Ausbaumaßnahmen beantragt werden, prüfen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anhand von betriebswissenschaftlichen Berechnungen und Simulationen und anhand des Bundesverkehrswegeplans, wie sich diese Maßnahmen auf den heutigen und den zu erwartenden Verkehr sowie auf die Kapazität der Strecken auswirken. Vor allem richtet das Projekt seinen Fokus auf Baumaßnahmen, welche die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur berühren. Alle Einschränkungen der öffentlichen Eisenbahnstrecken, die mehr als nur geringfügig sind, sind nach dem Gesetz genehmigungspflichtig. Unter Umständen bedarf es eines Planfeststellungsverfahrens, im Rahmen dessen die verkehrlichen Belange der Nutzer abgewogen und berücksichtigt werden müssen. Beantragte Rückbaumaßnahmen veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt darum auf seiner Homepage (www.eba.bund.de) unter Planfeststellung/ Verkehrliche Belange.

Die Behörde ermittelt unter anderem, ob Rechte von Nutzern beeinträchtigt werden, wie sich der Rückbau auswirkt auf den heutigen und künftigen Verkehr – auch im Störfall – und wie sich der Rückbau auf die Kapazität der Strecke auswirkt. Das EBA arbeitet dabei mit der Bundesnetzagentur und dem Netzbeirat, der bei der DB Netz AG eingerichtet ist, zusammen. Darüber hinaus greift das Projekt im Wege der Eisenbahnaufsicht bundesweit Kapazitätsreduzierungen des Schienennetzes auf, die ohne die erforderliche Genehmigung durchgeführt worden sind.

Entflechtung

Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht zudem auch die Einhaltung der Unabhängigkeitsvorschriften zur Entflechtung der EIU und EVU. Im Frühjahr 2010 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in einem Urteil entscheidende Rechtsfragen der Unabhängigkeitsaufsicht („Unbundling“) geklärt. Nach dieser Gerichtsentscheidung darf sich die DB Netz AG in Fragen des Netzzugangs und der Wegeentgelte nicht von Juristen der Deutschen Bahn AG beraten und vertreten lassen. Mit seinem Urteil hat das BVerwG eine Verbotsverfügung des EBA aus dem Jahre 2006 aufrechterhalten und die Rechtsauffassung der Aufsichtsbehörde zudem in weiten Teilen bestätigt.

Fahrgastrechte

Seit Juli 2009 gehört es zu den Aufgaben des EBA, darüber zu wachen, dass die gesetzlich verankerten Rechte von Bahnreisenden gewahrt werden. Unter bestimmten Voraussetzungen haben Bahnreisende beispielsweise bei Verspätungen ein Recht darauf, entschädigt zu werden und Menschen mit Behinderungen einen Anspruch auf Hilfe beim Ein- und Aussteigen an Bahnhöfen, die mit Personal ausgestattet sind. Allerdings hat das Eisenbahn-Bundesamt bei Kontrollen vor Ort festgestellt, dass die Informationen über die Fahrgastrechte vielfach nicht ausreichen und dass etwa die Pflicht, Bahnkunden zu helfen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, noch kaum bekannt ist.

Hält ein Eisenbahnunternehmen die Fahrgastrechte nicht ein, können sich Bahnreisende beim Eisenbahn-Bundesamt beschweren. Das EBA hilft Reisenden dabei, die Rechte, die auf eine EU-Verordnung zurückgehen, durchzusetzen und nimmt sich als unabhängige Behörde jedes Beschwerdefalls an – für den Beschwerdeführer ist das kostenlos. Rat und Hilfe gibt es etwa am Bürgertelefon für Fahrgastrechte, welches das Eisenbahn-Bundesamt unter der Rufnummer 0228-30795-400 eingerichtet hat. Rund die Hälfte aller Fragen und Beschwerden zu Fahrgastrechten gelangen per Telefon an das Bundesamt; das Referat Fahrgastrechte ist aber auch per E-Mail, Fax oder Briefpost erreichbar.

Im Berichtszeitraum galten viele der beim EBA eingegangenen Fahrgastbeschwerden der Entschädigungspraxis der Unternehmen; beklagt wurden zudem unzureichende Erstattungszahlungen bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen und Zugausfällen. Reisende monierten vor allem, wie die Unternehmen die Ablehnung von Entschädigungen begründet haben und dass Verspätungen fehlerhaft berechnet wurden. Was die Ermittlung der Verspätungszeit angeht, hat das Eisenbahn-Bundesamt nach stichprobenartiger Prüfung des Zeiterfassungssystems einige verbraucherfreundliche Entscheidungen erreichen können – vor allem in den Grenzbereichen von 60 und 120 Minuten. Ebenfalls im Sinne des Verbrauchers ist eine weitere neue Regelung, welche die Bahn auf Anregung des EBA eingeführt hat: Lange Zeit mussten Reisende im Zug ein neues Ticket kaufen, wenn sie die Identifizierungskarte nicht dabei hatten, die zu einem Online-Ticket gehört. Nun haben Bahnfahrer zwei Wochen Zeit, die Identifizierungskarte nachzureichen und müssen dafür nur eine geringe Gebühr zahlen.

Tarifaufsicht

Für die Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt außerdem zuständige Tarifaufsichtsbehörde für den Schienenpersonenfernverkehr. Im Rahmen der Tarifaufsicht prüft das EBA insbesondere, ob die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Eisenbahn wie vorgeschrieben aufgestellt und in gleicher Weise gegenüber jedermann angewendet werden.

Internationales

Seit der Gründung der Europäischen Eisenbahnagentur (European Railway Agency ERA) in Lille / Valenciennes treibt die Europäische Kommission die Realisierung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums voran. Die ERA erarbeitet in vielen Arbeitsgruppen unter Beteiligung von Fachleuten unter anderem aus dem Eisenbahn-Bundesamt und aus europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors neue gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit.

So wurde etwa nach einem schweren Eisenbahnunfall im Frühjahr 2009 im italienischen Viareggio eine europäische Arbeitsgruppe Güterwagen eingerichtet. In ihr sind die nationalen



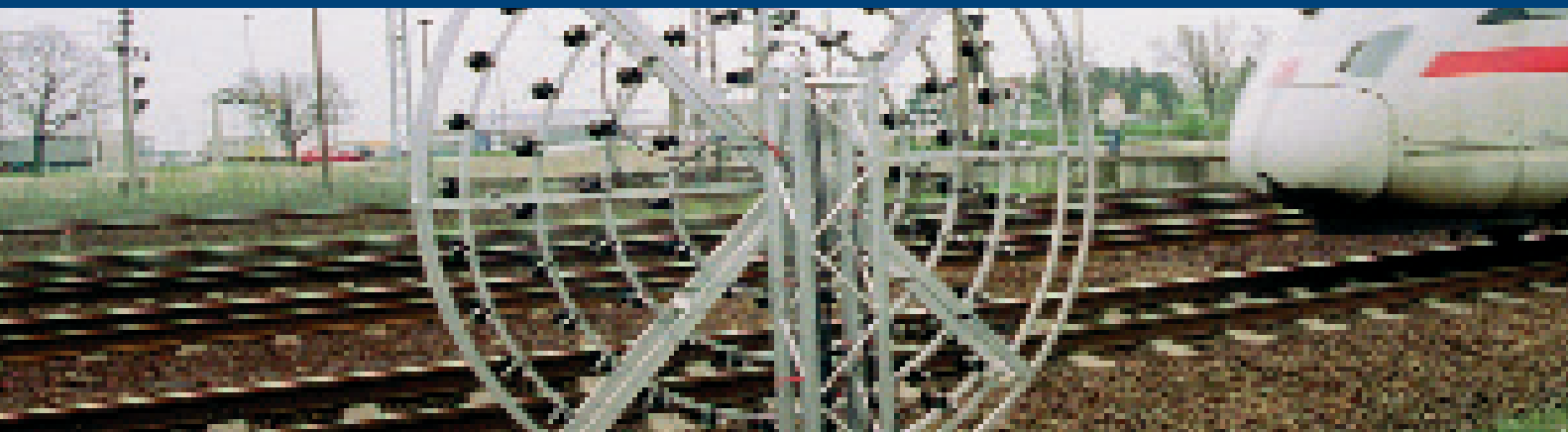
Sicherheitsbehörden, Bahnunternehmen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen und Hersteller vertreten. Sie haben unter Moderation der ERA Ergebnisse erarbeitet, die derzeit umgesetzt werden. Dazu gehört ein einheitlicher Sichtprüfungskatalog für Radsatzwellen (European Visual Inspection Catalogue), Mindestanforderungen für die Instandhaltung von Radsatzwellen (European Common Criteria for Maintenance), Anforderungen an die Dokumentation der Instandhaltungsinformationen sowie umfangreiche Stichproben von zerstörungsfreien Prüfungen an Radsatzwellen. Derzeit wendet der Eisenbahnsektor den Maßnahmenkatalog der Arbeitsgruppe noch auf Grundlage einer Selbstverpflichtung an; er soll aber in die europäische Gesetzgebung eingebracht werden.

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

Das Eisenbahn-Bundesamt unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dabei, europäische Gesetzesinitiativen in nationales Recht umzusetzen. Die Behörde bereitet darüber hinaus bilaterale Vereinbarungen vor, wie beispielsweise die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen von Lokomotiven. 2006 haben Deutschland und Frankreich die erste Vereinbarung dieser Art in Europa geschlossen und sie in den Folgejahren aktualisiert. Anfang 2010 ist eine entsprechende Vereinbarung mit Belgien und Luxemburg zustande gekommen.

Um ein sicheres und interoperables, also technisch kompatibles, europäisches Bahnsystem zu verwirklichen, werden sowohl im Hochgeschwindigkeitsverkehr als auch im konventionellen Verkehr sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) eingeführt. Diese TSI enthalten die Anforderungen und die Prüfverfahren für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme. Außerdem benötigt ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum auch einen gemeinsamen Sicherheitsrahmen; dessen zentraler Bestandteil ist das Sicherheitsmanagementsystem, das Eisenbahnen einrichten müssen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Anerkennung und Überwachung der Benannten Stellen (Notified Bodies) in Deutschland, die die Konformität von Eisenbahnprodukten mit dem europäischen Regelwerk bewerten.

Im Juli 2010 ist die erste Stufe der EU-Verordnung über die „Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“, kurz CSM-VO, in Kraft getreten. Sie richtet sich an Hersteller, Fahrzeughalter, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Prüfstellen und Benannte Stellen.



Zweck des Brüsseler Regelwerkes ist es, das Sicherheitsniveau im Schienenverkehr in Europa aufrechtzuerhalten beziehungsweise es da zu verbessern, wo es sinnvoll und möglich ist. Die Verordnung dient außerdem dazu, für Hersteller und Eisenbahnen den Marktzugang zu erleichtern. Die CSM-VO führt darum ein europaweit einheitliches, strukturiertes Risikomanagementverfahren für den Bahnsektor ein. Sie bezieht sich auf alle Änderungen des Eisenbahnsystems, also den Neu- oder Umbau von Eisenbahnfahrzeugen oder von Eisenbahninfrastruktur. Außerdem umfasst sie auch neue oder geänderte Betriebsverfahren einschließlich organisatorischer Änderungen. Die Änderungen müssen sicherheitsrelevant und signifikant sein.

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

Die zweite Stufe der CSM-VO wird am 1.7.2012 in Kraft treten. Während sie im ersten Schritt nur verbindlich ist für alle signifikanten technischen Änderungen an Fahrzeugen und infrastrukturbezogenen strukturellen Teilsystemen, wird sie dann darüber hinaus auch verbindlich sein für betriebliche und organisatorische Änderungen und für technische Änderungen an den übrigen infrastrukturbezogenen Teilsystemen.

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 dafür zuständig, Lärmkarten entlang des Streckennetzes der Eisenbahnen des Bundes auszuarbeiten.

In Deutschland waren in der Mitte 2009 abgeschlossenen ersten Stufe der Lärmkartierung Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr zu kartieren. Insgesamt wurden vom Projekt Lärmkartierung ca. 8.000 Kilometer Eisenbahnstrecke beziehungsweise rund 14.800 km Gleis sowie 27 Ballungsräume und 1.335 Gemeinden kartiert. Die deutschlandweiten Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes sind in Form von Kartendiensten auf der EBA-Homepage unter Fachthemen (Umgebungslärmkartierung – Ergebnisse) veröffentlicht. Das Amt überprüft und aktualisiert die Karten turnusmäßig.

Die Ergebnisse aus der Lärmkartierung dienen in erster Linie dazu, Öffentlichkeit und Verwaltung zu informieren und eine Bestandsaufnahme der Lärmsituation zu machen. Die gewonnenen Resultate können in einem weiteren Schritt, der sogenannten Lärmaktionsplanung, herangezogen werden, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu verdeutlichen. In diesem Zusammenhang fungiert das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Amtshilfe als nationaler Datendienstleister gegenüber den zentralen Stellen der Bundesländer.

In der zweiten Stufe, die begonnen hat, werden Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie Hauptverkehrsstraßen mit über drei Millionen Kraftfahrzeugen und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr kartiert. Die Lärmkarten sind spätestens bis zum 30. Juni 2012 zu erstellen. Danach muss bei Bedarf turnusmäßig alle fünf Jahre eine Überarbeitung erfolgen.

Das Projekt Lärmkartierung ist im Eisenbahn-Bundesamt an die Abteilung 4 angegliedert und übernimmt auch Querschnittsaufgaben, wie etwa die Visualisierung von Daten des als Bestandteil des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts jährlich von der Deutschen Bahn AG vorzulegenden Infrastrukturkatasters (ISK) und deren zukünftige Bereitstellung als thematische Karten für den parlamentarischen Raum. Dabei nutzt das EBA ein Geografisches Informationssystem.

Landeseisenbahnaufsicht

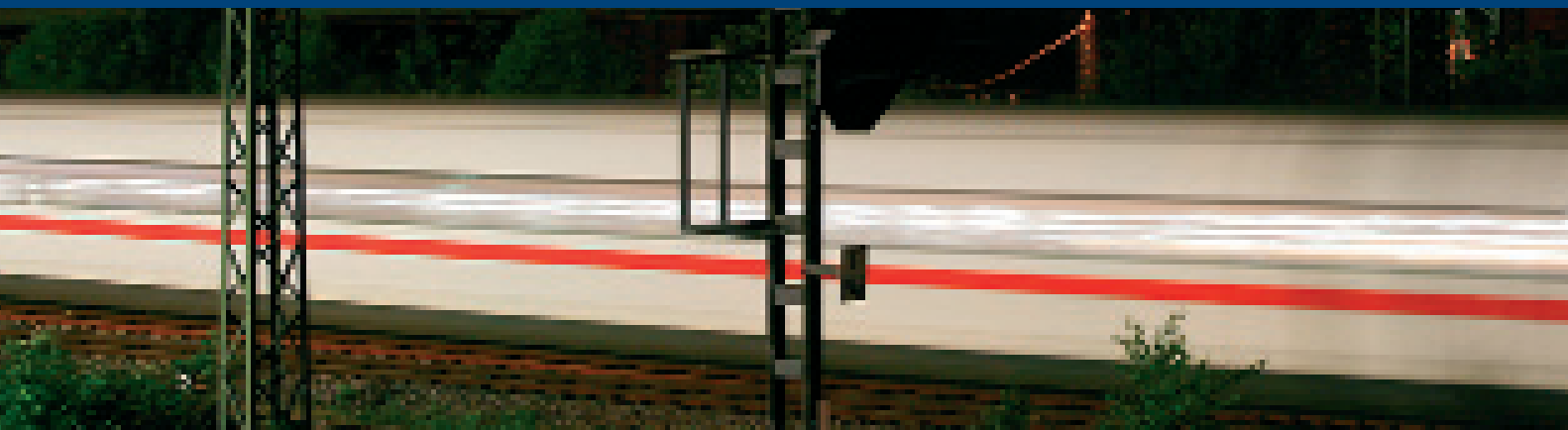
Inländische Eisenbahnen, die keine Eisenbahnen des Bundes sind, unterliegen der Aufsicht der Länder, sofern sie keiner Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist die einzige staatliche Stelle Deutschlands, in der Kenntnisse über das Gesamtsystem Eisenbahn gebündelt vorhanden sind. 13 Bundesländer haben das EBA darum damit betraut, die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) durchzuführen. Ausnahmen hiervon sind Niedersachsen, Berlin und Hamburg. Die gesetzliche Grundlage zur Durchführung der Landeseisenbahnaufsicht ist das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG).

Der operative Teil der Landeseisenbahnaufsicht ist bei den Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes angesiedelt. Die Zentrale bearbeitet Grundsatzfragen technischer, rechtlicher und organisatorischer Art.

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 in Facharbeitskreisen im Bereich Fahrzeugtechnik.



Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und Inbetriebnahme

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

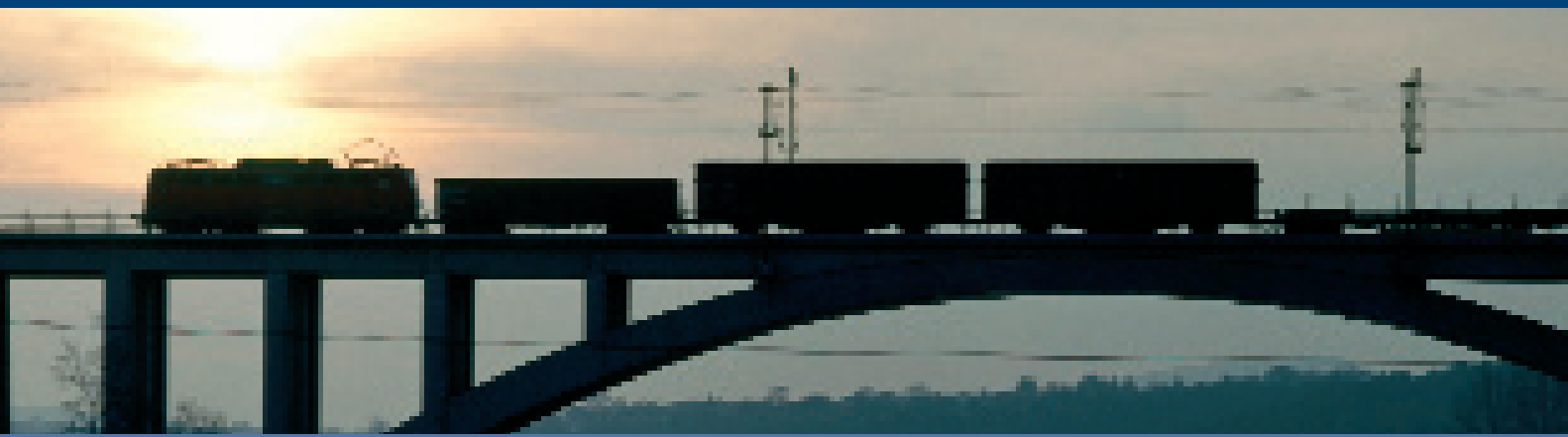
Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) müssen EVU, die nicht grenzüberschreitend tätig sind, nicht gesondert nachweisen, dass sie ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet haben – vorausgesetzt, im Unternehmen ist ein bestellter und vom Eisenbahn-Bundesamt bestätigter Eisenbahnbetriebsleiter tätig. Nachweisen müssen auch diese Unternehmen allerdings, dass sie die besonderen nationalen Anforderungen erfüllen. Das gilt auch für ausländische EVU, die in Deutschland am Eisenbahnbetrieb teilnehmen möchten.

Im Juni 2010 hat das Verwaltungsgericht Köln (Az. 18 L 779/10, 22.6.2010) in diesem Zusammenhang entschieden: Trotz des so genannten „Betriebsleiternachweises“ sei ein Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten – lediglich der Nachweis über die Einrichtung sei entbehrlich. Zum Redaktionsschluss war der Beschluss des Gerichtes noch nicht rechtskräftig.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist auch dafür zuständig, Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme nach europäischen Richtlinien zu erteilen. Seitdem die Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TEIV) in Kraft ist, enthält die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge auch die Abnahme nach § 32 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Die Inbetriebnahmegenehmigung gilt auch außerhalb des Transeuropäischen Netzes (TEN).

Nationales Fahrzeugeinstellungsregister

Seit 2007 führt das Eisenbahn-Bundesamt das nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR). Dieses wird ein Teil des europäisch zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters, des European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR). In ihm soll künftig der Fahrzeugpark registriert sein, der auf dem transeuropäischen Netz verkehrt. Bevor ein Fahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung bekommt, benötigt es eine zwölfstellige Fahrzeugnummer, welche die Länderkennung und eine kodierte Fahrzeughalterkennzeichnung enthält. Die europäische Fahrzeugnummer ist ein weiterer Schritt der Marktöffnung, denn sie dient dazu, Fahrzeuge europaweit einheitlich zu identifizieren.



Für die Instandhaltung zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance – ECM)

Künftig muss nicht nur jedes Fahrzeug in Europa im NVR registriert sein, sondern ihm muss auch eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen werden. Diese Stellen müssen mittels eines Instandhaltungsmanagementsystems gewährleisten, dass die Fahrzeuge, für die sie zuständig sind, sich in einem sicheren Betriebszustand befinden. Die Systeme sind entweder in die vorhandenen Sicherheitsmanagementsysteme zu integrieren oder als eigenständige Managementsysteme aufzubauen.

Die Systeme müssen die ECM außerdem in die Lage versetzen, die Instandhaltungsdokumentation zu erstellen und weiterzuentwickeln, die Flotteninstandhaltung zu steuern und die Instandhaltung zu kontrollieren. Soweit es Güterwagen betrifft, ist die Zertifizierung von Instandhaltungsmanagementsystemen künftig Pflicht. ECM für andere Fahrzeugarten werden sich voraussichtlich freiwillig zertifizieren lassen können.

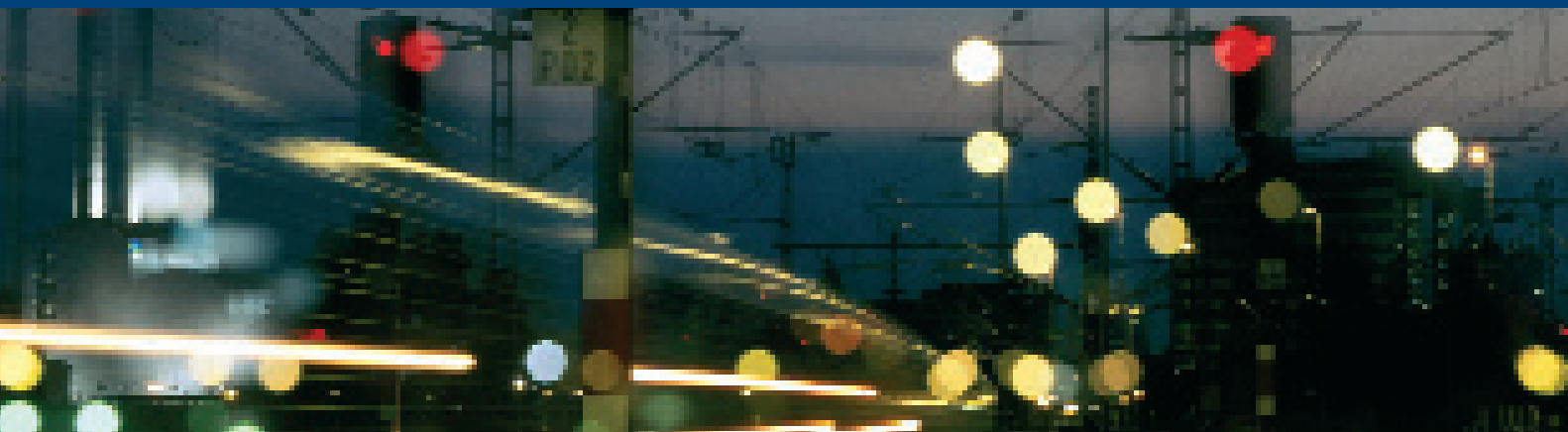
Damit sich die Stellen, die Güterwagen instand halten, freiwillig zertifizieren lassen können, hat Deutschland zusammen mit anderen EU-Mitgliedsstaaten eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet. Dieses Memorandum of Understanding (MoU) ist eine Orientierungshilfe dafür, wie ein Instandhaltungsmanagement aufzubauen ist und kann auch als Grundlage für interne System-Audits, für Selbst- und Drittbewertungen herangezogen werden. Das EBA führt zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses in Absprache mit zwei Antragstellern zur Probe Zertifizierungen durch, um Erfahrungen mit dem Zertifizierungssystem zu gewinnen.

Schulungseinrichtungen

Schulungseinrichtungen für das Fahr- und Zugbegleitpersonal bedürfen der Genehmigung der Sicherheitsbehörde. Das EBA überwacht nicht nur die Tätigkeit der Schulungseinrichtungen, sondern stellt auch den Zugang zu ihnen sicher und unterstützt damit die Öffnung des Marktes für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Marktaufsicht

Die „klassische“ Eisenbahnaufsicht überwacht die Pflichten der Eisenbahnunternehmen; sie betrachtet etwa die Instandhaltung der Anlagen, die sich bereits im Betrieb befinden. Die Marktaufsicht hingegen konzentriert sich auf die Pflichten der Hersteller. Sie geht zurück auf zwei europäische Richtlinien und legt den Schwerpunkt auf das so genannte Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten. Diese unterliegen keiner staatlichen Zulassung. Das EBA wacht im Rahmen der Marktaufsicht darüber, dass die Komponenten den Sicherheitsanforderungen der TSI entsprechen – und zwar schon zu dem Zeitpunkt, an dem Hersteller oder Importeure sie auf dem Markt anbieten.



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 nimmt die Untersuchungszentrale der EUB wahr, die organisatorisch beim Eisenbahn-Bundesamt angesiedelt ist.

Die Aufgaben der EUB ergeben sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV). Danach hat die EUB Untersuchungen durchzuführen nach schweren Unfällen im Eisenbahnbetrieb. Aktiv werden kann sie außerdem, wenn hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein gefährliches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können. Ziel der Untersuchungen ist es, die Ursachen von gefährlichen Ereignissen aufzuklären und aus ihnen Hinweise darauf abzuleiten, wie die Sicherheit verbessert werden kann. Die Arbeit der EUB ist unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung und dient nicht dazu, ein Verschulden festzustellen, Haftungsfragen oder zivilrechtliche Ansprüche zu klären.

Unabhängig davon, ob die EUB sich im Einzelfall einschaltet, müssen Eisenbahnen gefährliche Ereignisse immer untersuchen, auswerten und entsprechende Korrekturen und Vorbeugemaßnahmen einleiten. Das ergibt sich aus der Vorschrift im Allgemeinen Eisenbahngesetz, nach der die Unternehmen einen sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleisten müssen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb melden. Dazu gehören Unfälle wie etwa Zusammenstöße oder Entgleisungen sowie Störungen, wie sie beispielsweise am Fahrzeug oder der Infrastruktur auftreten können. Um den Sachverhalt zu ermitteln, erhebt die EUB entweder vor Ort Informationen oder fordert sie im Nachgang des Ereignisses per Auskunftersuchen bei den betroffenen Eisenbahnen an. Wenn die Ursache ermittelt und Schlussfolgerungen gezogen sind, kann die EUB Sicherheitsempfehlungen aussprechen.

Zu allen schweren Unfällen werden Untersuchungsberichte gefertigt. Bis zum 30. September eines Jahres veröffentlicht die EUB zudem einen Bericht über die Untersuchungen und Sicherheitsempfehlungen des Vorjahres.

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. Das Ministerium führt den Vorsitz; das Eisenbahn-Bundesamt leitet die Geschäfte des Eisenbahnsicherheitsbeirats.

SERVICE UND QUERSCHNITTAUFGABEN

Personal

Das Personalreferat des Eisenbahn-Bundesamtes war Ende 2009 zuständig für 1.235 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 962 Beamtinnen und Beamte, 252 Tarifbeschäftigte und 21 Auszubildende. Zu den wesentlichen Aufgaben des Referates gehören die Personalverwaltung, die 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 darauf, die Fachkompetenz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufzubauen und zu erhalten. 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. Zudem 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 Anpassungs- und Innovationsfähigkeit der Behörde als Ganzes ausgerichtet sind. Neben dem Thema Gesundheitsmanagement stehen hier das Thema „Anforderungsanalyse“ sowie verschiedene Personalbetreuungskonzepte im Mittelpunkt.

Ausbildung

Das Eisenbahn-Bundesamt bietet Laufbahnausbildungen für den höheren und gehobenen technischen Verwaltungsdienst an sowie die Ausbildungen zur/zum Fachangestellten für Bürokommunikation und zur Fachinformatikerin/zum Fachinformatiker für Systemintegration.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist bundesweit die einzige Behörde, die eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst Bahnwesen anbietet und durchführt. Diese Möglichkeit zur Ausbildung in der Fachrichtung Bahnwesen nutzen auch andere im Eisenbahnbereich tätige Behörden.

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

Im fachspezifischen Vorbereitungsdienst Bahnwesen in der Laufbahn des gehobenen technischen Verwaltungsdienstes fungiert das Eisenbahn-Bundesamt als Prüfungsamt und koordiniert die Ausbildung.

Haushalt, Kassen- und Rechnungswesen

Im Rahmen des kameraleen Haushaltes wurden im Jahr 2009 ca. 32.700 Buchungen im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen (HKR) bewirtschaftet; die Ausgaben betragen 70,7 Mio. Euro. 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.

Organisation, IT- und Kommunikationstechnik, Controlling

Das Organisationsreferat wird bei allen Entscheidungen der Fachabteilungen beteiligt, die organisatorische und personalwirtschaftliche Auswirkungen auf die Gesamtstruktur haben. Es definiert Kernprozesse, optimiert Arbeitsprozesse und sorgt für eine sinnvoll geordnete Aufbauorganisation. Darauf fußend ermittelt die Personalwirtschaft in den einzelnen Organisationseinheiten den Personalbedarf und bewertet die ermittelten Dienstposten.

Moderne und leistungsstarke IT- und Kommunikationslösungen unterstützen die Beschäftigten dabei, ihre Aufgaben zu erfüllen. So setzt das Amt etwa bundesweit in allen Außenstellen und in der Zentrale ein elektronisches Dokumenten- und Workflowsystem ein, mit dessen Hilfe die Antragsbearbeitung noch effizienter geworden ist.

Im Controlling setzt das Eisenbahn-Bundesamt eine moderne Kosten- und Leistungsrechnung über SAP ein; sie liefert entscheidungsorientierte Informationen zu Kosten, Erlösen und Leistungsgrößen.

Öffentlichkeitsarbeit

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt seine Arbeit transparent für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verbände dar. Der Internetauftritt (www.eisenbahn-bundesamt.de) bietet neben allgemeinen Informationen viele Downloads, Arbeitshilfen und Vordrucke für das Fachpublikum. Zu sehr vielen verschiedenen Themen erhält das EBA Anfragen von Privatpersonen, Medien, Verbänden und Unternehmen.



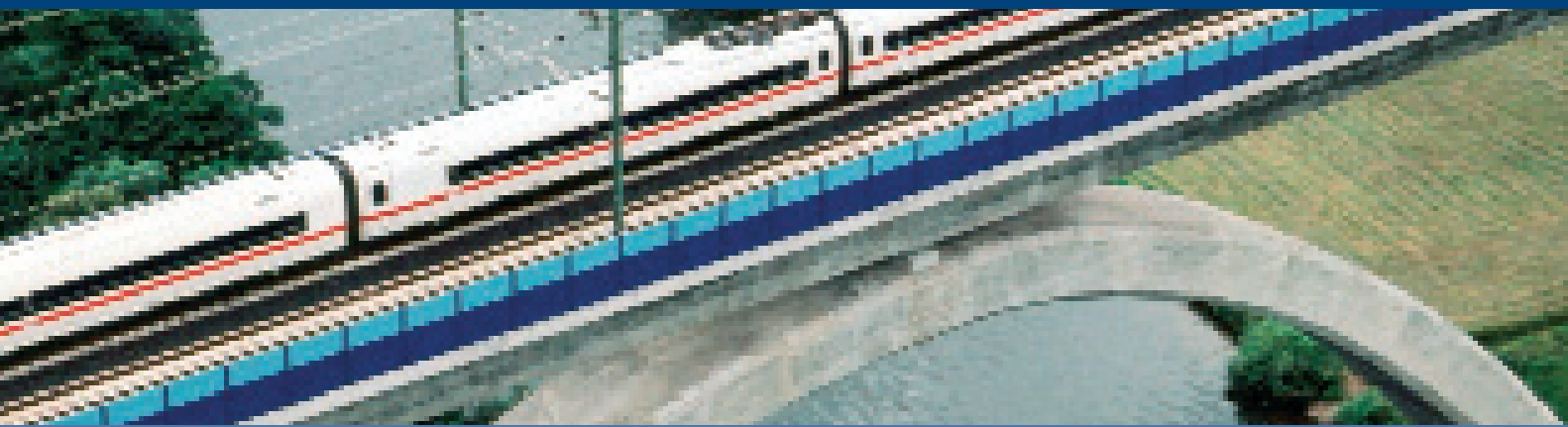
LEISTUNGEN UND ZAHLEN

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 Aufgaben der Behörde ergeben sich insbesondere aus § 3 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes. Dazu gehören

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

Die Leistungen, die das EBA in diesen Bereichen erbracht hat, finden Sie in diesem Kapitel.



ZULASSUNG VON ANLAGEN

Die Bedeutung der Zulassung von Bahnanlagen spiegelt sich auch in dem Investitionsvolumen für den Fahrweg wider, welcher laut Geschäftsbericht der DB AG an Gesamtinvestitionen im Jahr 2009 im Bereich Netz 6,5 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 führen die Sachbereiche 1 der Außenstellen durch. Sie nehmen außerdem die Funktion als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Beteiligung an kommunalen Bauleitplanungen und Raumordnungsverfahren wahr.

Anzahl der Planrechtsverfahren:

	2005	2006	2007	2008	2009
Planfeststellung	196	240	191	293	311
Plangenehmigung	1.174	1.553	1.246	1.408	1.270
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	760	888	746	586	452

Bevor größere Vorhaben fertig gestellt werden, gibt es in der Regel viele Planänderungsverfahren, diese sind in der Tabelle nicht berücksichtigt.

2006 hat der Gesetzgeber mit dem Infrastrukturplanbeschleunigungsgesetz 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. 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 zehn Jahre mit der Möglichkeit der Verlängerung um weitere fünf Jahre auf Antrag.

Weitere Änderungen gab es im Bundesnaturschutzgesetz und im Wasserhaushaltsgesetz. Mit ihnen sollen die Beeinträchtigungen minimiert werden, die der Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen auf den Natur- und Wasserhaushalt haben können. Das Eisenbahn-Bundesamt ist bestrebt, Verfahren zu beschleunigen, Prozesse zu vereinfachen und einheitliches Verwaltungshandeln sicherzustellen. Darum hat es im Projekt Prozessoptimierung das elektronische Antragsverfahren und Musterbescheide eingeführt. Zudem gibt es ein Qualitätscontrolling, das die Antragsqualität verbessert und damit Verfahren verkürzt. Darüber hinaus aktualisiert das EBA regelmäßig seine Planfeststellungsrichtlinien.

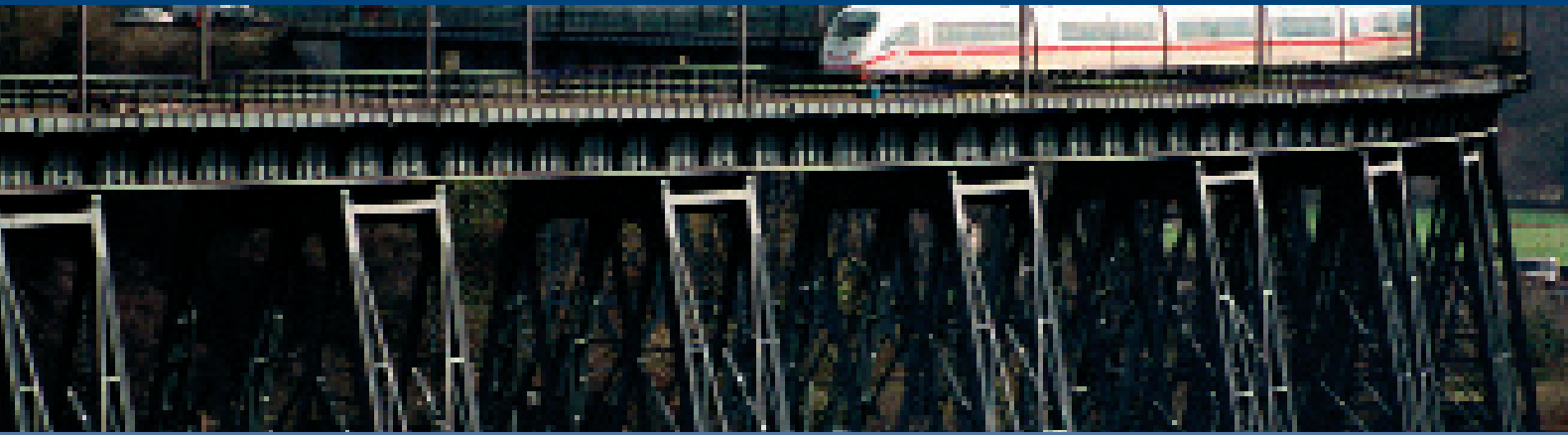
Eine neu eingerichtete Fachstelle Umwelt bündelt und erweitert die Fachkompetenz der Behörde in den Bereichen Natur und Landschaft sowie Immissionsschutz. Zurzeit wird der Umweltleitfaden umfassend überarbeitet.

Die im Rahmen der Konjunkturprogramme anstehenden Maßnahmen im Bereich der Eisenbahn hat die Arbeitsgruppe Planfeststellung begleitet. Die Gruppe hat sich in Abstimmung mit der DB AG um die Vereinheitlichung gleichgelagerter Fälle und damit um die Beschleunigung der Verfahren bemüht.

Für folgende herausragende Projekte wurden im Jahr 2009 Planfeststellungsverfahren durchgeführt:

- Dreigleisiger Ausbau der Strecke Hamburg – Stelle – Lüneburg
- Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven
- Seehafenhinterlandanbindung der Hamburger Häfen
- Ausbau der Dresdener Bahn
- Östliche Schienenanbindung zum Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)
- Umbau Bahnhof Berlin Ostkreuz
- Ausbau der Strecke Berlin – Frankfurt (Oder)
- Ausbau der Strecke Nürnberg – Ebensfeld PFA 17 – Erlangen mit S-Bahn Nürnberg – Forchheim
- Neubau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München
- Ausbau der Strecke Ingolstadt – München, Endausbau Nord
- POS Nord Ludwigshafen-Saarbrücken
- Zweigleisigkeit Galluswarte in Frankfurt (M), (Konjunkturprogramm)
- Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar
- Wiederaufbau der Eisenbahnverbindung Dolni Poustevna – Sebnitz (Grenze Tschechische Republik – Deutschland)
- Elektrifizierung Reichenbach – Hof
- Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau Knappenrode – Horka – Grenze (Polen – Deutschland)
- Stuttgart 21
- Neubaustrecke Wendlingen – Ulm
- Neu- und Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel

Im weiteren Ausblick sind insbesondere das Projekt Rhein-Ruhr-Express und die Betuwe-Linie 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 Gültigkeit der allgemeinen Rechtsordnung, insbesondere des Bauplanungsrechts, für die Nutzung der freigestellten Grundstücke bewirkt und die Kommunen erlangen die Planungshoheit über die freigestellten Flächen.

Anzahl der Freistellungsverfahren:

	2005	2006	2007	2008	2009
Freistellungen	347	467	547	503	495

Bauaufsicht

Die Bauaufsicht bei Eisenbahnbetriebsanlagen schließt sich zeitlich und inhaltlich an die Planfeststellung an. Grundlage hierfür bilden die sogenannten 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.

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.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat zum 1.9.2009 seine VV BAU modifiziert und damit seine Bauaufsicht für IOH- und STE-Anlagen neu geordnet. Zu den Zielen der geänderten Bauaufsicht gehört, die Betreiberverantwortung des Infrastrukturunternehmens zu stärken und die Prozesse der Bauaufsicht in den europäischen Staaten einander weiter anzunähern. Der Änderung der Verwaltungsvorschrift war eine knapp dreijährige Pilotphase vorausgegangen.

Bis September 2009 hat sich die Aufsicht im Bereich des Ingenieur-, Ober- und Hochbaus und im Bereich maschinentechnischer Anlagen (IOHM-Anlagen) gegliedert in die

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



Für Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (STE-Anlagen) hat sie sich bis September 2009 gegliedert in die Phasen der

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

Die im September 2009 geänderte Bauaufsicht orientiert sich an der in Vorbereitung befindlichen Verordnung zur Regelung des Verfahrens zum Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen (EBDVO).

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

	2005	2006	2007	2008	2009
Ingenieurbau	1.399	1.023	704	679	573
Oberbau	937	834	655	929	457
Hochbau	339	459	226	239	194
Maschinentechnische Anlagen	28	21	7	10	0
STE-Anlagen: Freigaben	7.989	5.747	6.305	6.045	5.579
STE-Anlagen: Abnahmen	6.332	5.589	4.055	3.693	3.994

Dass einige Leistungszahlen zurückgegangen sind, ergibt sich unter anderem daraus, dass das Bauaufsichtsverfahren modifiziert wurde. Dem EBA müssen seitdem bei einigen baulichen Maßnahmen keine Unterlagen mehr zur Prüfung und Freigabe eingereicht werden. In der Regel handelt es sich dabei um kleinere Vorhaben mit untergeordneter sicherheitlicher Bedeutung.

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:

	2005	2006	2007	2008	2009
Ingenieurbau	42	23	12	44	44
Oberbau	59	55	35	59	75
Hochbau	2	1	0	0	0
Sicherungsanlagen (STE)	800	732	725	1.036	458

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

Anzahl der Zustimmungen im Einzelfall:

	2005	2006	2007	2008	2009
Ingenieurbau	70	78	38	117	58
Oberbau	12	14	19	14	12
Hochbau	14	27	14	10	12

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 – eines EG-Prüfungsverfahrens mit einer entsprechenden Prüferklärung des Infrastrukturbetreibers eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt.

Seit dem 01.01.2009 ist eine Verwaltungsvorschrift in Kraft, die regelt, welche Voraussetzungen, Verfahrensbesonderheiten und Prozesse erfüllt sein müssen, um das Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren nach der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) erfolgreich zu durchlaufen: die Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich der ortsfesten Anlagen (VV IST).

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



INBETRIEBNAHMEGENEHMIGUNG VON FAHRZEUGEN

Für die Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) oder Abnahme von Fahrzeugen wird ausgehend von den sicherheitsrelevanten Funktionen und Bauteilen eines Eisenbahnfahrzeuges der Erstellungsprozess beim Hersteller stichprobenartig geprüft und überwacht.

Das Zulassungsverfahren wird sowohl beim Triebfahrzeug, als auch im Bereich der Personen-, Güter- und Nebenfahrzeuge aus Effektivitätsgründen planungs- und fertigungsbegleitend durchgeführt, stellt aber keine Fertigungsüberwachung dar. Bei den Abnahme- und Inbetriebnahmeprozessen fließen die Belange des Umweltschutzes und des technischen Arbeitsschutzes in die Prüfung ein.

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

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

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

Anzahl der Abnahmen und Inbetriebnahmegenehmigungen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven:

	2005	2006	2007	2008	2009
Neubauten	472	257	282	334	428
Umbauten	45	165	226	2.379	886

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



Anzahl der Abnahmen im Bereich Reisezugwagen:

	2005	2006	2007	2008	2009
Neubauten	102	114	156	248	179
Umbauten	36	15	26	120	110

Anzahl der Abnahmen im Bereich Güterwagen:

	2005	2006	2007	2008	2009
Neubau-Erstabnahmen	28	37	19	11	18
Konformitätsabnahmen	2.065	2.313	4.087	4.861	3.958
Umbauten	1	2	0	6	9

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

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

Anzahl der Abnahmen im Bereich Maschinen- und Nebenfahrzeuge:

	2005	2006	2007	2008	2009
Neubau-Erstabnahmen	18	17	10	16	24
Konformitätsabnahmen	131	205	220	318	116
Komponenten	0	1	0	1	0

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.



ZERTIFIZIERUNG UND REGISTER

Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung

Um den Antragstellern für Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen zu helfen, hat das Eisenbahn-Bundesamt Leitfäden entwickelt, die im Internet abrufbar sind.

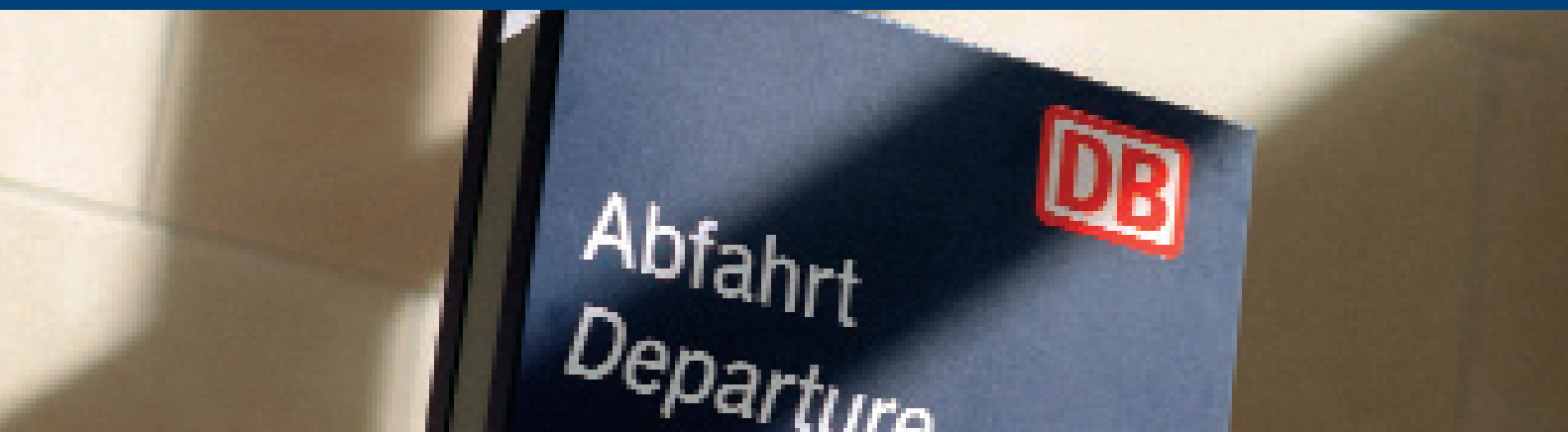
Bis zum Ende des Jahres 2009 lagen dem Eisenbahn-Bundesamt 326 Anträge auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung nach dem AEG vor. Im Berichtszeitraum hat die Behörde insgesamt 15 Anträge positiv beschieden; die übrigen Fälle können beschieden werden, wenn die erforderlichen Nachweise der Unternehmen vorliegen.

Nationales Fahrzeugeinstellungsregister

Seitdem es das Nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR – National Vehicle Register) gibt, müssen alle Neufahrzeuge registriert werden und es muss für jedes Fahrzeug die Stelle registriert werden, die für seine Instandhaltung zuständig ist. Auch die Bestandsfahrzeuge hat das EBA in den zurückliegenden Jahren registriert – die so genannten Nebenfahrzeuge im Bestand allerdings nur auf ausdrücklichen Wunsch der Halter. Ende 2009 enthielt das NVR mehr als 200.000 und damit über 98 Prozent aller deutschen Fahrzeuge.

Register über Schulungseinrichtungen

Im Berichtsjahr hat die Eisenbahn-Aufsicht einer Schulungseinrichtung die Genehmigung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz entzogen. Bei Redaktionsschluss gab es 16 genehmigte Schulungseinrichtungen. Nicht genehmigungspflichtig nach dem Gesetz sind Eisenbahnen, die Schulungseinrichtungen betreiben, vorausgesetzt sie haben entweder eine Sicherheitsbescheinigung, eine Sicherheitsgenehmigung oder einen Eisenbahnbetriebsleiter, dessen Bestellung die Aufsicht bestätigt hat.



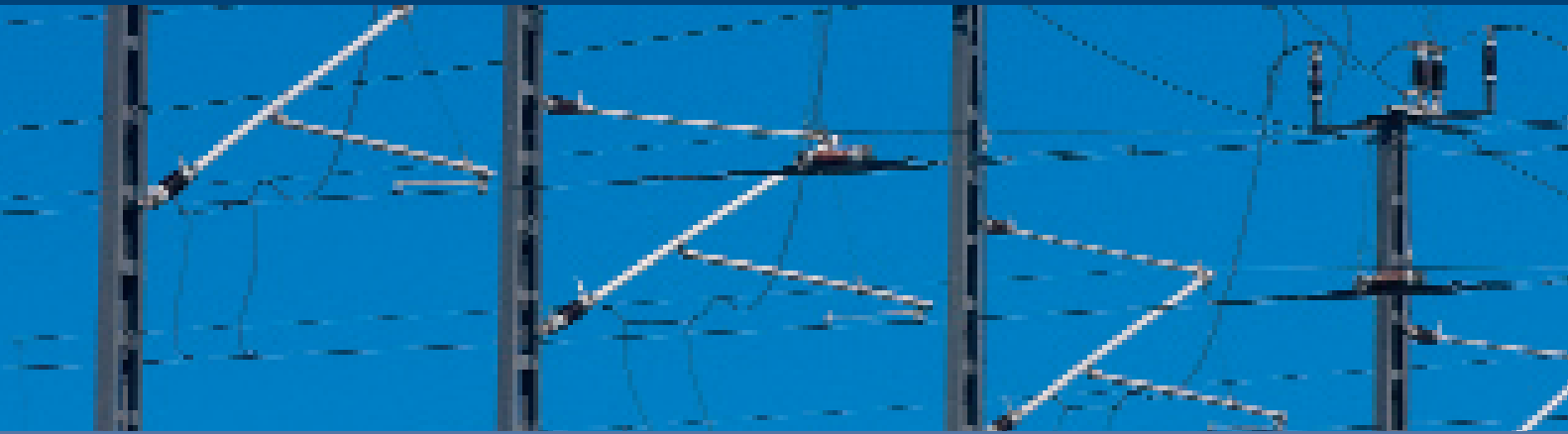
EISENBAHNAUFSICHT

Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht, ob die Eisenbahnunternehmen grundlegende Sicherheitsanforderungen einhalten; das gilt für den Eisenbahnbetrieb, für die Fahrzeuge und die Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Signalanlagen. Es prüft in objektbezogenen Einzelfallprüfungen und in unternehmensbezogenen Systemprüfungen, ob die Unternehmen die gesetzlichen Bestimmungen umsetzen und einhalten.

Auf Basis von Erkenntnissen aus der Verwaltungspraxis und aufgrund von europäischen Vorgaben verlagert sich der Schwerpunkt der betrieblichen Eisenbahnaufsicht derzeit in Richtung der unternehmensbezogenen Systemprüfungen. Diese befassen sich unter anderem mit den unternehmensinternen Sicherheitsmanagementsystemen, deren Umsetzung und Wirksamkeit das AEG fordert. Im Regelfall wird etwa nach der Hälfte der Geltungsdauer einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung ein Audit durchgeführt. Dabei vergewissert sich das EBA, ob die Unternehmen ihre Sicherheitsmanagementsysteme weiterentwickelt haben und ob sie auf Erkenntnisse aus gefährlichen Ereignissen von sich aus angemessen reagieren. Eine Systemprüfung kann auch nach kürzerer Frist erfolgen, wenn es etwa Anlass gibt, Mängel im Sicherheitsmanagement anzunehmen.

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

Rückwirkend zum Jahresbeginn 2010 hat das EBA bundesweit ein neues Verfahren in der Aufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen eingeführt. Die neue Aufsicht teilt sich in einen Pflichtteil mit festgelegten Stichproben je Anlagentyp pro Jahr und einen variablen Teil mit vorgegebenen jährlichen zentralen und regionalen Programmen (Schwerpunktthemen, qualifizierte Stichproben).



Anlagen

In der Eisenbahnaufsicht überwacht das Eisenbahn-Bundesamt stichprobenartig den betriebssicheren 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
- Schwerpunktprüfungen

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

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

	2005 *)	2006	2007	2008	2009
Unternehmensbezogene Überwachung	-	843	702	658	533
Objektbezogene Überwachung	-	2.897	2.489	2.196	1.874
Sonderüberwachung	-	400	297	280	212

*) 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, seit dem 1.1.2010 VVEA-STE) Anwendung.

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

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

	2005	2006	2007	2008	2009
Sicherungsanlagen	3.860	2.782	3.070	3.197	3.570
Telekommunikationsanlagen	221	1.010	2.365	2.519	1.539
Elektrotechnische Anlagen	669	566	1.107	1.617	1.091

Umwelt- und Brandschutz

Im Bereich der Schienenfahrzeuge und der Betriebsanlagen ist das Eisenbahn-Bundesamt dafür zuständig, das Bundesimmissionsschutzgesetz und andere bundesrechtliche Umweltgesetze zu vollziehen. 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 dafür zuständig, den vorbeugenden Brandschutz in Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zu überwachen. Der vorbeugende Brandschutz ist in Abgrenzung zum abwehrenden Brandschutz zu unterteilen in den technischen oder anlagentechnischen Brandschutz (z.B. Brandmeldeanlagen) sowie den baulichen Brandschutz.

Fahrzeuge

Die Eisenbahnaufsicht kontrolliert auch im Fahrzeugbereich, ob die rechtlichen Verpflichtungen beachtet werden, welche für Eisenbahnen und Fahrzeughalter bindend sind. Bei der großen Zahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Fahrzeughaltern mit einem Gesamtfahrzeugpark von über 200.000 Fahrzeugen erfordert die Fahrzeugaufsicht ein effizientes Überwachungsverfahren. Eine punktuelle Prüfung von Einzelfahrzeugen und Komponenten allein kann dies nicht hinreichend sicherstellen. Deshalb bildet für die Fahrzeugaufsicht die Systemprüfung den Aufgabenschwerpunkt mit sehr unterschiedlichen Überwachungsmaßnahmen.

Die Systemprüfung erfolgt unternehmens- bzw. bauart- oder baureihenbezogen in Verbindung mit objektbezogenen Einzelfallprüfungen. Darin werden bei den EVU verschiedene Prozesse, Verfahren und Strukturen, die entscheidenden Einfluss auf den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge haben, daraufhin geprüft, ob sie plausibel sind und den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Präventive Überwachung geschieht im Wesentlichen mittels stichprobenartiger Ist-Zustandsüberwachung am einzelnen Fahrzeug.

Neben der präventiven Fahrzeugaufsicht bildet die anlassbezogene Überwachung als reaktives Überwachungsverfahren die zweite Säule der Fahrzeugaufsicht. Ziel der anlassbezogenen Überwachung ist es, Gefahren im Einzelfall abzuwehren, wenn das nach einer Sachverhaltsermittlung notwendig wird. Im Jahr 2009 stellten die Radsatzwellen von ICE-Zügen und von Güterwagen einen Schwerpunkt der anlassbezogenen Überwachung dar. In diesem Zusammenhang wurden bei 4.437 Güterwagen Schwerpunktkontrollen durchgeführt.

Betrieb

Am System Eisenbahn wirken viele Personen mit und umfassende Vorschriften sorgen für die nötige Sicherheit. An der Schnittstelle zwischen Fahrzeug, Infrastruktur und Betriebspersonal wird überprüft, ob ein reibungsloses Zusammenspiel – also ein sicherer Eisenbahnbetrieb – gegeben ist.

Anzahl der objektbezogenen Einzelfallprüfungen in der betrieblichen Eisenbahnaufsicht:

	2005	2006	2007	2008	2009
Örtlicher Betriebsdienst	2.065	2.345	2.356	2.000	1.703
Triebfahrzeugpersonal	3.154	3.090	3.080	2.439	1.968
Zugbegleitpersonal	1.520	1.168	1.028	913	837
Sichtprüfungen an Fahrzeugen	735	911	1.073	1.122	994
Funktionsprüfungen an Außentüren von Reisezügen	nicht erfasst	2.454	2.557	1.599	412

Im Berichtsjahr fanden zudem 165 unternehmensbezogene Systemprüfungen statt. Wegen der Neuausrichtung der Eisenbahnaufsicht werden detaillierte Prüfzahlen für die Systemprüfungen erst von 2010 an erfasst.

Das Betriebsreferat erteilt auch 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, bedarf es der ausdrücklichen Zulassung einer Ausnahme oder einer Genehmigung. Das kann etwa der Fall sein, wenn bestehende Anlagen oder Fahrzeuge oder die Anforderungen an Betriebspersonal den Vorschriften nicht entsprechen oder wenn bei der Durchführung von Versuchen die Vorschriften nicht erfüllt werden können.

Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen nach EBO/ESBO:

	2005	2006	2007	2008	2009
Probefahrten	52	38	32	39	28
Triebfahrzeugführer/innen <21J.	22	17	58	85	55
fehlende Ausrüstung von Strecken mit Zugfunk	29	25	35	19	24
Überschreiten der Bezugslinien G1/G2	70	60	55	67	60

Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter

Eine Eisenbahnbetriebsleiterin oder ein Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) muss vor allem fachübergreifend alle Sicherheitsaspekte koordinieren und in Fragen der Betriebssicherheit beraten. In dieser Funktion bestätigt werden kann nur, wer nachweisen kann, dazu in der Lage zu sein.



Das Eisenbahn-Bundesamt organisiert die entsprechenden Prüfungen für bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen durch den gemeinsamen Prüfungsausschuss mit den Ländern. Außerdem erteilt es die Bestätigung der Bestellung als EBL im Unternehmen.

Anzahl der Prüfungen und Bestätigungen von EBL:

	2005	2006	2007	2008	2009
Prüfung von Betriebsleitern/innen	52	54	56	42	40
Bestätigung von Betriebsleitern/innen	22	45	48	69	130

Infektionsschutz

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt für die Eisenbahnen des Bundes auch Aufgaben wahr, die sich aus dem Infektionsschutzgesetz (IfSG) und der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) ergeben. So ist es unter anderem verantwortlich für Prüfungen der Trinkwasser-Befüllungsanlagen und die infektionshygienische Überwachung der Abwasserentsorgungsanlagen für Schienenfahrzeuge. Diese Aufgaben nehmen die Außenstellen wahr. Trink- und Abwasseranlagen in den Schienenfahrzeugen beaufsichtigen die Zentrale des Amtes und ein beauftragter Hygienesdienstleister.

Für alle Trinkwasser-Befüllungsanlagen und für die Trinkwasseranlagen in den Schienenfahrzeugen hat die Behörde festgelegt, in welchem Umfang und wie oft das Trinkwasser zu untersuchen ist. Die Ergebnisse werden erfasst, bewertet und analysiert. Wenn Grenzwerte und Anforderungen der TrinkwV nicht eingehalten werden, legt das Eisenbahn-Bundesamt geeignete Maßnahmen fest.

Anzahl der Tätigkeiten im Bereich Infektionsschutz:

	2005	2006	2007	2008	2009
Prüfungen in Trinkwasser-Befüllungsanlagen	1.026	1.091	985	1.029	1.121
Überwachungen von Abwasserentsorgungsanlagen	215	246	247	265	252
Prüfungen von Trink- und Abwasseranlagen in Schienenfahrzeugen	819	733	471	490	481
Bewertete Trinkwasserbefunde	15.912	13.844	11.879	10.756	14.283



Weiterhin werden im Rahmen der Abnahme und Inbetriebnahmegenehmigung von Schienenfahrzeugen die Unterlagen der in diesen Fahrzeugen geplanten Trink- und Abwasseranlagen geprüft. Das EBA genehmigt außerdem Trink- und Abwasserkomponenten (z.B. ortsfeste/mobile Befüllungs- und Entsorgungsmodule, Desinfektionsanlagen) für den Einsatz in Eisenbahnen des Bundes.

BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Der Gefahrguttransport unterliegt nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG) der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff (GGVSEB) bestimmt das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde für die Gefahrgutkontrollen bei den Eisenbahnen des Bundes. Nach der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) gehört dazu, die Weiterbeförderung zu genehmigen und Berichte über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern zu bearbeiten.

Behördliche Gefahrgutkontrollen

Mit den Gefahrgutkontrollen leistet das Eisenbahn-Bundesamt einen wichtigen Beitrag, die Sicherheit für den Gefahrguttransport zu erhöhen.

Anzahl der Gefahrgutkontrollen:

	2005	2006	2007	2008	2009
Kontrollen (außer Klasse 7)	15.441	15.317	16.693	15.123	14.531

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. Nicht zuständig ist das Eisenbahn-Bundesamt hingegen 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:

	2005	2006	2007	2008	2009
Aufsicht Beförderung Klasse 7 – AtG	336	378	356	260	227
Beförderungsgenehmigungen nach StrSchVO	13	9	9	6	9

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

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

Stellt der Beförderer von gefährlichen Gütern unterwegs einen Verstoß gegen die Vorschriften fest und kann er diesen nicht beseitigen, darf die Beförderung nur mit einer Genehmigung der nach der RID zuständigen Behörde fortgesetzt werden. Nach dem GGVSEB ist das Eisenbahn-Bundesamt eine solche zuständige Behörde.

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

Über bestimmte Unfälle und Zwischenfälle muss dem EBA ein Bericht vorgelegt werden. Die daran Beteiligten, also etwa Verlade, Befüller oder Beförderer, müssen sicherstellen, dass das geschieht.

Anzahl der Tätigkeiten im Bereich GGVSE und RID:

	2005	2006	2007	2008	2009
Ausnahmen nach § 5 GGVSEB	14	7	8	7	1
Genehmigungen gem. 15 GGVSEB / 1.4.2.2.4 RID	8	4	10	3	3
Anträge auf Bescheinigungen nach § 35 GGVSEB	1.351	485	757	255	469
Berichte gem. 1.8.5. RID	7	5	15	12	6



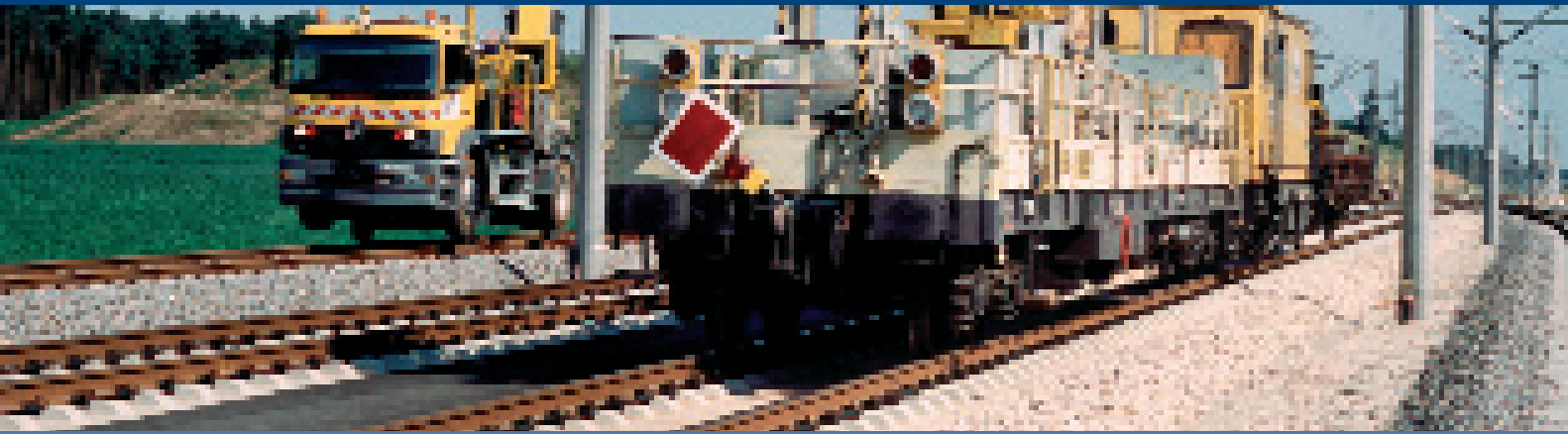
Technischer Arbeitsschutz

Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt per Verordnung, zu überwachen, ob bei den Eisenbahnen des Bundes die staatlichen Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes eingehalten werden. Das gilt, soweit die Vorschriften den Betrieb von Schienenfahrzeugen betreffen oder Anlagen, die unmittelbar dazu dienen, den Betriebsablauf sicherzustellen. Das EBA kontrolliert indes nicht nur, ob die materiellen Schutzvorschriften beachtet werden, sondern ist zunehmend auch präventiv tätig und berät in diesem Sinne die Eisenbahnen des Bundes.

Der Arbeitgeber muss der Behörde, die für den Arbeitsschutz zuständig ist, Arbeitsunfälle melden – so bestimmt es das Sozialgesetzbuch. Jedes Jahr sichtet und registriert das Eisenbahn-Bundesamt darum auch sehr viele Unfallanzeigen. Oft sind weitere Untersuchungen nötig, um die Unfallursache zu ermitteln. Bei schweren Arbeitsunfällen ist das EBA als zuständige Arbeitsschutzbehörde auch an der Unfallstelle präsent. Es stellt die Unfallursache fest und in den Fällen, in denen gegen staatliche Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes verstoßen worden ist, sorgt es für Abhilfe. In Fällen, in denen Strafverfolgungsbehörden schwere und tödliche Unfälle untersuchen, fordern sie oftmals das Eisenbahn-Bundesamt zu gutachterlichen Stellungnahmen auf.

Umweltschutzaufsicht

Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ist das EBA auch dafür zuständig, eine Reihe der bundesrechtlichen Umweltschutzgesetze zu vollziehen wie etwa das Bundesimmissionsschutz-, das Pflanzenschutz-, das Wasserhaushaltsgesetz oder das Bundes-Bodenschutzgesetz. Das gilt, sofern Betriebsanlagen oder Schienenfahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes betroffen sind. Beispielsweise bearbeitet das EBA Bürgerbeschwerden über Lärm und Erschütterungen aus dem Bau- und Eisenbahnbetrieb oder genehmigt und überwacht die Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln auf Gleisanlagen der Bundeseisenbahnen. Die Umweltschutzaufsicht des EBA umfasst zudem Anlagen zum Umgang mit Wasser gefährdenden Stoffen – zum Beispiel Tankstellen für Schienenfahrzeuge oder Altölmüllstellen der Eisenbahnen des Bundes.



ANERKENNUNG UND FACHTECHNISCHE BEGUTACHTUNG

Um seine Aufgaben in den Bereichen IOHM, STE-Anlagen, Fahrzeuge und Gefahrgut erledigen zu können, greift das Eisenbahn-Bundesamt auch auf anerkannte Sachverständige zurück. Diese werden in den Genehmigungs- und Zulassungsprozessen vom Eisenbahn-Bundesamt als Verwaltungshelfer eingesetzt und müssen überdurchschnittliche Fachkenntnisse und umfangreiche Berufserfahrung besitzen.

Um die nachzuweisen, müssen sie Prüfungen in den jeweiligen Fachbereichen und im Verwaltungsrecht ablegen beziehungsweise entsprechende Referenzen nachweisen. Neben den Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für Gutachter und Sachverständige bearbeitet das Eisenbahn-Bundesamt Anträge auf Verlängerungen oder Erweiterung des Tätigkeitsfeldes.

Anzahl der Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für den Bereich Infrastruktur:

	2005	2006	2007	2008	2009
Anerkennung, Verlängerung, Aufgabenerweiterung für Gutachter und Sachverständige	321	309	177	34	271

Anzahl der Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für den Bereich Fahrzeuge:

	2005	2006	2007	2008	2009
Prüfstelle Fahrzeuge	18	17	15	14	22
Schweiß- und Klebe-Hersteller-zertifizierungsstellen	13	6	8	19	19
Übereinstimmungserklärungsstellen	24	20	21	43	14
Fahrzeugwerkstätten	30	21	24	20	26
Gutachter	37	49	32	40	34

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. Betrachtet werden dabei Organisation und Qualitätsmanagement der Prüfstelle und die technischen Einrichtungen. Die Prüfstellen führen unter anderem Prüfungen durch im Bereich 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

Volumen

Das EBA hat auf Grundlage entsprechender Bewilligungen im Jahr 2009 Mittel von mehr als 4,3 Mrd. Euro bereitgestellt. Sie verteilen sich wie folgt:

Bewirtschaftete Haushaltsmittel für Schienenwegeinvestitionen [in Mio. Euro]¹:

	2005	2006	2007	2008	2009
Bewirtschaftete Haushaltsmittel EBA *	3.113	2.901	2.971	2.774	3.032
Bewirtschaftete Haushaltsmittel Maut (VIFGG)	450	683	954	1.059	1.104
Summe	3.563	3.584	3.925	3.833	4.136
* davon					
– LuFV-Mittel	0	0	0	0	2.500
– Konjunkturpaket I und II	0	0	0	0	159

1 Ohne Mittel für Maßnahmen, die auf der Grundlage von Förderrichtlinien bereit gestellt werden und ohne Mittel zum Ausgleich der Kosten für den Betrieb und den Erhalt von höhengleichen Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Ein erheblicher Teil der Mittel wird auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) bereitgestellt. Die Finanzierung erfolgt auf vertraglicher Grundlage; das Eisenbahn-Bundesamt bereitet die Finanzierungsvereinbarung vor und führt sie durch.

Die Bundesmittel werden im Regelfall als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse im Wege der Vollfinanzierung (100% der zuwendungsfähigen Kosten) zur Verfügung gestellt, zum Beispiel für Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplans Schiene. Die Gewährung zinsloser Darlehen konzentrierte sich in der Vergangenheit im Wesentlichen auf die Infrastrukturmaßnahmen, die der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs dienen und die in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eingegangen sind. Seit 2009 werden die Bundesmittel – mit Ausnahme eines kleinen Restbetrages – ausschließlich als Baukostenzuschuss gewährt. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) umfasst die Bundesfinanzierung 60% der zuwendungsfähigen Kosten in Form von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen.

Der größte Teil des Investitionsvolumens entfällt mit ca. 2,5 Mrd. Euro jährlich auf die Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz. Nachdem das EBA 2008 hierfür letztmalig Finanzierungsanträge zu prüfen hatte, wurden ab 2009 Investitionen in das Bestandsnetz nach den Regelungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung getätigt.



Die Einführung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anstelle des bisherigen Finanzierungsverfahrens im Bestandsnetzbereich hat die Arbeit des Eisenbahn-Bundesamtes auf dem Gebiet grundlegend verändert. Im Jahr 2009 waren die in der LuFV enthaltenen Regelungen erstmalig in die Prüfpraxis umzusetzen. Geprüft wurde der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2008, dessen Angaben zu den Qualitätskennzahlen die Basiswerte bilden, an denen die Erfüllung der Jahreszielstellungen zu messen ist.

Das neue Verfahren zur Prüfung von Qualitätskennzahlen war zwar weitgehend definiert, was die methodischen Grundsätze angeht. Das Prüfprozedere musste allerdings erst entwickelt werden. Eine der wichtigsten Qualitätskennzahlen – der so genannte Theoretische Fahrzeitverlust – musste im Berichtszeitraum mit erheblichem Aufwand modifiziert werden, zumal methodische Änderungen notwendig waren. Das bedeutete, dass die mit der LuFV befassten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen laufend geschult und weitergebildet werden mussten. Zudem mussten die erforderlichen Abstimmungsprozesse zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes entwickelt werden.

Die Prüfung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wurde auf Schwerpunkte beschränkt; geprüft wurden vor allem sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen. Die Menge der vorliegenden Daten zwang zu stichprobenbezogenem Vorgehen.

Parallel dazu begleitete das EBA die Erarbeitung und Verhandlung der methodischen Grundlagen der neuen Qualitätskennzahlen „Anzahl Infrastrukturmängel“ (DB Netz AG) und „Bewertung der Anlagenqualität“ (DB Station&Service AG) sowie die sonstige methodische Weiterentwicklung der LuFV durch das BMVBS und war in die Verhandlungen zur – vorgesehenen – Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung 2010 eingebunden.

Der Auftrag für die Ausschreibung des Infrastrukturwirtschaftsprüfers wurde soweit vorangetrieben, dass noch im Dezember 2009 die Vergabebekanntmachung erfolgen konnte.

2009 hat das EBA die mit den Konjunkturprogrammen I und II verbundenen Finanzierungsvereinbarungen vorbereitet und im Anschluss daran die erforderlichen Mittel bewilligt. Insgesamt stehen mit Umschichtungen aus anderen Verkehrsbereichen ca. 1,4 Mrd. Euro zur Verfügung. Für dieses enorme Volumen mussten in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zunächst die Kriterien für die Auswahl der zu finanzierenden Maßnahmen festgelegt werden. Auf dieser Grundlage wurden die Maßnahmen identifiziert und die notwendigen Finanzierungsregelungen abgestimmt. Die Investitionen konnten 2009 weitestgehend auf den Weg gebracht werden.



Schwerpunkte dabei waren

- die Verstärkung laufender und der Beginn neuer Bedarfsplanprojekte, wie der VDE 8.1, 8.2 und 9, der Mitte-Deutschland-Verbindung, der Franken-Sachsen-Magistrale, der ABS Berlin – Cottbus – Görlitz und der Erweiterung von KLV-Terminals,
- die Finanzierung vieler Maßnahmen im Bereich der Personenbahnhöfe insbesondere zur Ertüchtigung kleiner Stationen, zur energetischen Sanierung von Empfangsgebäuden; hierfür stehen mehr als 300 Mio. Euro zur Verfügung,
- ein Programm im Volumen von 100 Mio. Euro zur Erprobung innovativer Maßnahmen der Lärm- und Erschütterungsminderung, wie zur Brückenentdröhnung, zum Einbau von Schienenstegbedämpfern, von niedrigen Schallschutzwänden und anderen Anwendungen,
- ein Qualitätsverbesserungsprogramm für den Regionalverkehr im Volumen von 100 Mio. Euro und mit 74 Einzelmaßnahmen, bei dem die Beseitigung von Langsamfahrstellen, die Erhöhung der Geschwindigkeit und weitere Qualitätsverbesserung vorgesehen ist und
- ein Programm zur Modernisierung der Energieumwandlungs- und Energiefortleitungsanlagen der DB Energie GmbH im Umfang von 100 Mio. Euro.

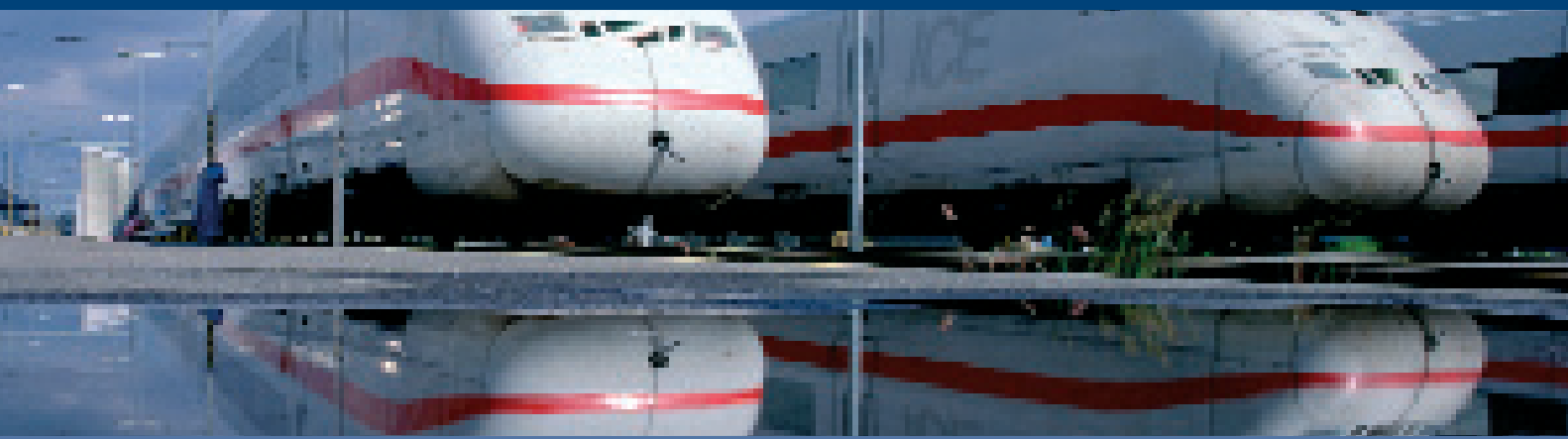
Eine Vereinbarung zur Ausrüstung von Teilen des Korridors A mit Elektronischer-Stellwerk-Technik und mit Fernsteueranlagen für weiter in Betrieb bleibende Relaisstellwerke als notwendige Vorstufe zur Ausstattung mit ETCS entsprechend dem European Deployment Plan wurde im Jahr 2009 vorbereitet; abgeschlossen wurde die Vereinbarung 2010.

Im Jahr 2009 sind bereits Mittel aus den Konjunkturprogrammen in Höhe von 159 Mio. Euro abgeflossen.

Für die Maßnahmen der Konjunkturprogramme wird – soweit zutreffend – die Abgrenzung zu den Effekten der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gewährleistet.

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

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.



Unabhängig davon, auf welcher rechtlichen Grundlage die Zuwendungen zur Verfügung gestellt werden, geht es für Investitionen außerhalb der LuFV im Kern um zwei Prüfungen: die Antragsprüfung und die Verwendungsprüfung.

Bei der Antragsprüfung prüft das Eisenbahn-Bundesamt vor Bereitstellung der Mittel die Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der beantragten Planung. Sowohl bei Antragsprüfung als auch bei der Planungsbegleitung hat das EBA 2009 Fehlallokationen von Bundesmitteln von insgesamt mehr als 158 Mio. Euro vermieden. Häufigste Ursache dafür, dass sich die Antragssumme in Einzelfällen verringert hat: Die zuwendungsfähigen Kosten konnten nicht in voller Höhe anerkannt werden, weil die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben war oder weil die Planung fehlerhaft war.

Bei der Verwendungsprüfung wird geprüft, ob die vom Empfänger in Anspruch genommenen Bundesmittel auch tatsächlich entsprechend der Genehmigung im Rahmen der finanziellen Baufreigabe verwendet wurden.

Die Verwendungsprüfung erfolgt mittels Stichproben und mittels Schwerpunktprüfung, bei der systematische Fehler erkannt und aufgearbeitet werden sollen, um so künftig die Zahl der Fehler zu verringern.

Mittels Stichprobenprüfungen wurde 2009 die Verwendungsprüfung 2007 nach Prüfung von rund 15.000 Belegen mit einem Investitionsvolumen von rund 500 Mio. Euro abgeschlossen.

Wird festgestellt, dass Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet wurden, werden Bundesmittel zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Rückforderungsbeträge oder auch eine nur zeitweise nicht gerechtfertigte Inanspruchnahme von Bundesmitteln führen zu Zinsforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes an die Zuwendungsempfänger. Im Zeitraum 1999 – 2009 sind rund 5% der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

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

Im Rahmen der Prozesse der Antrags- und Verwendungsprüfung konnten durch die Finanzierungsabteilung insgesamt rund 300 Mio. Euro an Bundesmitteln im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit einer effizienteren Nutzung zugeführt werden. Dem stehen Personal- und Sachkosten dieser Finanzierungsabteilung gemäß Kostenrechnung von ca. 11 Mio. Euro gegenüber.



Lärmsanierung, kombinierter Verkehr und Gleisanschlüsse

Seit 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.

Seit 1999 sind Mittel zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen im Bundeshaushalt veranschlagt. Das Eisenbahn-Bundesamt ist Bewilligungsbehörde für die Maßnahmen der zunehmend bedeutsameren 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 erlässt das EBA die Bewilligungsbescheide und führt die Antrags- und Verwendungsprüfung durch.

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

	2005	2006	2007	2008	2009
Lärmsanierung	51	76	53	74	80
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	36	34	22	55	30
Gleisanschlüsse	3	9	4	12	15

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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für den Betrieb und die Erhaltung der höhengleichen Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger. Für das Jahr 2009 wurden Mittel in Höhe von rd. 79 Mio. Euro ausgezahlt. Auch diese Mittel werden vom Eisenbahn-Bundesamt bewilligt und hinsichtlich ihrer Verwendung geprüft.

VERWALTUNG

Haushaltszahlen des Eisenbahn-Bundesamtes [in Mio. Euro]

	2005	2006	2007	2008	2009
Einnahmen	45,1	46,5	42,3	51,6	46,2
Ausgaben	66,7	68,8	64,8	68,4	70,7

Beschäftigte des Eisenbahn-Bundesamtes in Vollzeitpersonen:

	2005	2006	2007	2008	2009
Vollzeitpersonen	1.174	1.193	1.104	1.080	996

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

	2005	2006	2007	2008	2009
Auszubildende	28	32	28	26	21
Anwärter/innen	-	10	2	0	4

Leistungszahlen aus dem Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit:

	2005	2006	2007	2008	2009
Presseanfragen	630	270	555	940	1.440
Newsletter-Abonnements	2.000	3.100	3.615	3.727	4.250
Website-Aufrufe [ca. in Mio.]	3,7	4,7	6,2	6,6	14,3

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

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AtG	Atomgesetz
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
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBDVO	Eisenbahnbaudurchführungsverordnung
EBC	Eisenbahn-Cert
EBL	Eisenbahnbetriebsleiterin/Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBSVO	Eisenbahnsachverständigenverordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EFRE	Europäischer Fonds für die regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELTB	Eisenbahnspezifische Liste der Technischen Baubestimmungen
ERA	European Railway Agency
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
EU	Europäische Union
EUB	Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäisches Wirtschaftsgesetz
GGBefG	Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
GIS	Geographisches Informationssystem
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HKR	Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen
IBG	Inbetriebnahmegenehmigung
IfSG	Infektionsschutzgesetz
InPBeschlG	Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz
IOHM	Ingenieur-, Ober-, Hochbau und maschinentechnische Anlagen
IT	Informationstechnik
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MSB	Magnetschwebbahn
NBS	Neubaustrecke
NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
NVR	National Vehicle Register / Nationales Fahrzeugeinstellungsregister
RID	Règlement concernant le transport international ferroviare des marchandises Dangereuses (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr)
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SiBe	Sicherheitsbescheinigung
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
STE	Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
StrSchVO	Strahlenschutzverordnung
TEIV	Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
TEN	Transeuropäisches Netz
TrinkwV	Trinkwasserverordnung
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen
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)
Stabstelle 91 – Presse / Öffentlichkeitsarbeit
Heinemannstraße 6
D-53175 Bonn

REDAKTION

Heike Schmidt
Moritz Huckebrink

GESTALTUNG

GlobalGraphics, Köln

BILDNACHWEIS

Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild

Titel (Axel Hartmann), S. 4 (Christoph Busse), S. 5 (Günter Jazbec), S. 8 (Max Lautenschläger), S. 9 (Ralf Wilschewski), S. 11 (Bartłomiej Banaszak), S. 12 (Claus Weber), S. 13 (Michael Wartmann), S. 14 (Stefan Klarner), S. 16 (Günter Jazbec), S. 17 (Hartmut Reiche), S. 19 (Axel Hartmann), S. 20 (Wolfgang Klee), S. 21 (Günter Jazbec), S. 22 (Ralf Wilschewski), S. 24 (Stefan Warter), S. 25 (Lothar Mantel), S. 27 (Dieter Chlouba), S. 28 (Max Lautenschläger), S. 29 (Rail Polska S.A.), S. 30 (Christian Bedeschinski), S. 31 (Christian Bedeschinski), S. 32 (Claus Weber), S. 33 (Max Lautenschläger), S. 34 (Bartłomiej Banaszak), S. 37 (Max Lautenschläger), S. 38 (Wolfgang Klee), S. 40 (Bernd Roselieb), S. 41 (Claus Weber), S. 43 (Frank Kniestedt), S. 44 (Max Lautenschläger), S. 45 (Bodo Schulz), S. 46 (Christian Bedeschinski), S. 47 (Max Lautenschläger)

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

DRUCK

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

AUFLAGE

1.800 Exemplare

STAND

September 2010

KONTAKT

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

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

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

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