



Eisenbahn-Bundesamt



EBA-JAHRESBERICHT 2011/2012



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

Er wird unentgeltlich abgegeben. Auszüge aus dem
Jahresbericht sind nur mit Quellenangabe gestattet.

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

Inhalt

VORWORT	6
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT	8
AUFGABEN UND ZAHLEN	14
PLANFESTSTELLUNG	15
BAUAUFSICHT	18
FAHRZEUGZULASSUNG	20
NATIONALES FAHRZEUGEINSTELLUNGSREGISTER	23
EISENBAHNRECHT	24
SICHERHEITSBESCHEINIGUNG / SICHERHEITSGENEHMIGUNG	25
INTERNATIONALES	25
EISENBAHNAUFSICHT	28
Infrastruktur / Fahrzeuge / Betrieb / Infektionsschutz / Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter / Register über Schulungseinrichtungen / Triebfahrzeugführerscheinstelle	
GEFÄHRLICHE GÜTER	33
TECHNISCHER ARBEITS- UND UMWELTSCHUTZ	35
ANERKENNUNG VON GUTACHTERN	35
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR	36
Sonderprogramme / Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	
LÄRMKARTIERUNG	40
KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG	41
UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE	42
FAHRGASTRECHTE UND TARIFAUFSICHT	42
EBA-INTERN	44
KONTAKTE	48
ABKÜRZUNGEN	49



Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem vorliegenden Jahresbericht für das Jahr 2011/2012 möchte ich Ihnen einen kurzen Überblick über die Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes geben.

Die in den Jahren 2008 und 2009 von der Bundesregierung beschlossenen Konjunkturprogramme wurden abgeschlossen. Hier standen zusätzliche Investitionsmittel zur Verfügung, um innovative Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminde- rung an Schienenwegen zu erproben. Diese Konjunkturpakete wurden eng durch das Eisenbahn-Bundesamt begleitet, nicht nur bei der finanziellen Abwicklung, sondern auch im Rahmen der Zulassung neuer Bauprodukte.

Maßgeblich bestimmt jedoch wurde das letzte Jahr von Themen aus dem Bereich Fahrzeugzu- lassung. Die Anlaufschwierigkeiten in einzelnen Projekten haben zu großem öffentlichen Inte- resse geführt. Sie wurden inzwischen aber im Wesentlichen gelöst und es konnte ein Großteil der auf eine Inbetriebnahmegenehmigung wartenden Fahrzeuge zugelassen werden.

Gleichzeitig lieferten sie auch den Anstoß für das unter der Leitung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellte Handbuch Eisenbahnfahrzeuge, das das Ergebnis einer hochrangig besetzten Arbeitsgruppe aus Industrievertretern, Eisenbahnunternehmen und Behörden ist. Hierbei wurde erstmalig der gesamte Prozess von der Ausschreibung der Ver- kehrsverträge bis zur endgültigen Betriebsaufnahme hin aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet. Im Zuge dieser Diskussion ist es gelungen, das gegenseitige Verständnis für den Produktzyklus eines Eisenbahnfahrzeuges weiter zu vertiefen. Ebenfalls wurden flankierende Maßnahmen identifiziert, die künftig mehr Prozesssicherheit bei den Antragstellern und auch eine Verschlankung der Verfahren, etwa durch die Festschreibung des Regelwerksstandes für sieben Jahre ab Antragstellung oder die Einführung einer Serienzulassung, fördern können.

Ich bin zuversichtlich, dass sich die gemeinsam erzielten Ergebnisse in Zukunft positiv auf die Zulassungsprozesse auswirken werden, auch wenn zurzeit noch ein Stück Arbeit vor uns liegt, alle flankierenden Maßnahmen umzusetzen.

Eine angenehme Lektüre wünscht Ihnen
Ihr

Gerald Hörster
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes



A close-up photograph of the cylinder and valve gear mechanism of a steam locomotive. The image shows the large, dark, cylindrical boiler, the connecting rods, and the valve gear. The text "DAS EISENBAHN-BUNDESAMT" is overlaid on a dark blue, curved banner on the left side of the image. The locomotive is on a track, with gravel visible at the bottom.

DAS EISENBAHN- BUNDESAMT

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes sowie für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die ihren Sitz im Ausland haben, aber auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland tätig sind. Das EBA führt zudem die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), soweit diese das bundeseigene Schienennetz benutzen.

Nach der europäischen Sicherheitsrichtlinie im Bereich der Eisenbahn ist das EBA außerdem die nationale Sicherheitsbehörde für die Bundesrepublik Deutschland. Die Aufsicht des EBA erstreckt sich damit auch auf die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), die einer Sicherheitsgenehmigung oder Sicherheitsbescheinigung bedürfen.

Eine Sicherheitsbescheinigung ist für ein EVU obligatorisch, wenn dieses am öffentlichen regelspurigen Eisenbahnverkehr teilnehmen möchte, eine Sicherheitsgenehmigung dagegen für ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Regionalverkehr ohne Anschluss ins Ausland ist von dieser Regel ausgenommen und unterliegt – mit Ausnahme der bundeseigenen Eisenbahnunternehmen – der Aufsicht durch die Bundesländer. Den Ländern steht jedoch die Möglichkeit offen, dem EBA die Durchführung der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) zu übertragen. Von 16 Bundesländern nutzen derzeit elf diese Option.

Insgesamt ist das EBA für mehr als zwei Drittel aller Eisenbahnunternehmen in Deutschland zuständig und bündelt damit einen beträchtlichen Teil des hierzulande verfügbaren eisenbahntechnischen Wissens.

Zu den Aufgaben des Amtes gehören neben der allgemeinen Eisenbahnaufsicht unter anderem die Planfeststellung für Betriebsanlagen der bundeseigenen Eisenbahnen, die Zulassung von Fahrzeugen und Schieneninfrastruktur sowie die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb. Das EBA bereitet Finanzierungsvereinbarungen vor und bewilligt Fördermittel, die der Bund im Bereich Schienenverkehr zur Verfügung stellt. Auch setzt das EBA die gesetzlich verankerten Rechte von Fahrgästen durch. Seit 2011 obliegt der Behörde die Erteilung von Triebfahrzeugführerscheinen.

Das EBA unterliegt der Fach- und Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). In seiner Zentrale in Bonn und in den zwölf Außenstellen sind rund 1.200 Mitarbeiter beschäftigt.

Gremien

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) leitet die Geschäfte des Eisenbahnsicherheitsbeirates. Das seit 2007 existierende Gremium berät die Sicherheitsbehörde und fördert die Zusammenarbeit mit den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden. Der Beirat besteht aus je einem Vertreter oder einer Vertreterin der obersten Landesbehörden sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Das Ministerium führt den Vorsitz.

Alle drei Jahre wählt das EBA Mitglieder des Netzbeirates aus. Dieser setzt sich aus Vertretern von Eisenbahnverkehrsunternehmen, von Aufgabenträgern und von Verbänden zusammen und berät die DB Netz AG bei der Entwicklung des Schienennetzes. Das unabhängige Gremium hat in der Vergangenheit eine Reihe von Empfehlungen abgegeben – zum Beispiel zu den Themen Lärmvermeidung, Infrastrukturfinanzierung und Umgang mit Kapazitätsengpässen – und damit Impulse für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur gesetzt.

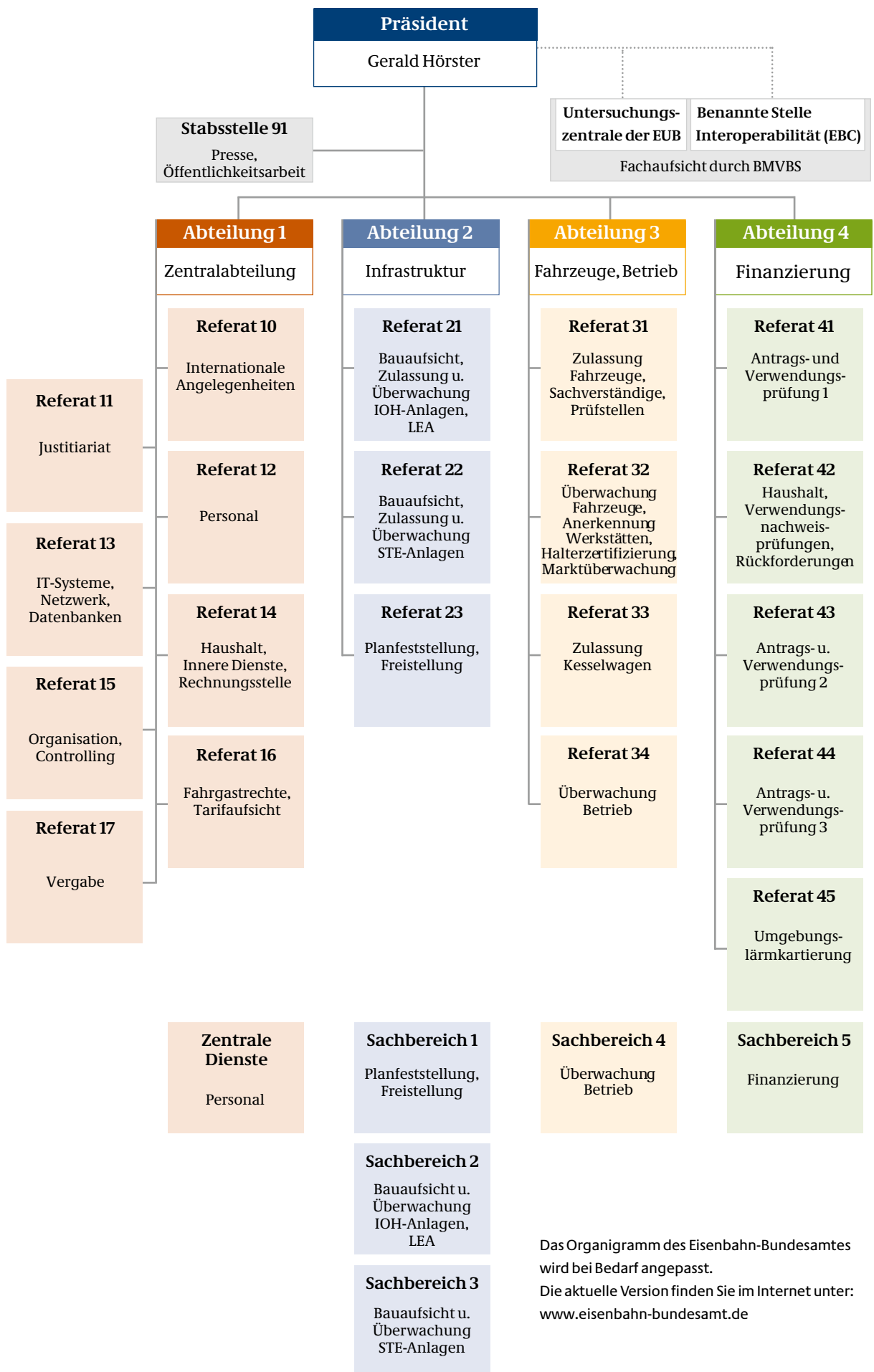
Darüber hinaus ist das EBA in zahlreichen Arbeitskreisen, externen Gremien und Ausschüssen sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene vertreten. Dazu gehören etwa Arbeitskreise des Deutschen Instituts für Normung, des Deutschen Instituts für Bautechnik, Gremien der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahnagentur und Facharbeitskreise im Bereich Fahrzeugtechnik.

Der Eisenbahnsektor in Deutschland

Das öffentliche Eisenbahnnetz in Deutschland umfasst insgesamt ca. 38.000 Betriebskilometer. Dieses Streckennetz wird von insgesamt rund 175 genehmigungspflichtigen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Alleine knapp 32.500 Betriebskilometer entfallen auf die DB Netz AG, den größten Infrastrukturbetreiber in Deutschland. Über 400 öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen besitzen eine Genehmigung nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem öffentlichen deutschen Schienennetz. Eine Übersicht über die Eisenbahnunternehmen finden Sie auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes.







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

A high-angle photograph of a busy train station platform. In the foreground, a train is stopped at the platform. People are walking, standing, and waiting. There are various signs, including a Burger King sign, an 'ENERGIE FÜR HAMBURG' sign, and a clock. The station has a large glass and steel roof structure. The text 'AUFGABEN UND ZAHLEN' is overlaid on a blue shape on the left side of the image.

AUFGABEN UND ZAHLEN

PLANFESTSTELLUNG

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

Die Planfeststellung ist eine hoheitliche Kernaufgabe. Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass jeder Bau oder jede Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn der vorherigen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bedarf. Das EBA plant jedoch selbst keine Bauvorhaben und führt diese nicht durch, sondern entscheidet auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Vorhabenträgers, über die Zulässigkeit der Planungen.

Durch den Planfeststellungsbeschluss erhält der Vorhabenträger für den jeweils betroffenen Abschnitt Baurecht. Im Planfeststellungsverfahren sind deshalb alle durch das Vorhaben berührten öffentlich-rechtlichen und privaten Belange abzuwägen; auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt werden betrachtet. Zu diesem Zweck werden etwa die Träger öffentlicher Belange

(Behörden und andere Stellen) am Verfahren beteiligt. Zudem findet eine Anhörung der Öffentlichkeit statt, in der jedermann seine Einwände vorbringen kann.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann bei Erfüllung besonders definierter Voraussetzungen eine Plangenehmigung erteilt werden. Bei Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung können Planfeststellung oder Plangenehmigung unter Umständen entfallen (Planverzicht).

Die Dauer des behördlichen Verfahrens ist vor diesem Hintergrund einzelfallabhängig und wird unter anderem durch Art und Umfang des Vorhabens, die Qualität der Planunterlagen, die Anzahl und Qualität der Einwendungen und Stellungnahmen sowie durch gesetzliche Verfahrensvorschriften beeinflusst.

Die Planfeststellungsrichtlinien, die das EBA regelmäßig aktualisiert und auf seiner Internetseite zur Verfügung stellt, stellen die Anforderungen an planrechtliche Verfahren umfassend dar. Bevor größere Vorhaben fertig gestellt werden, gibt es in der Regel viele Planänderungsverfahren; diese sind in der nachfolgenden Tabelle allerdings nicht berücksichtigt.

» Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Planfeststellung	137	171	138	119	130	112
Plangenehmigung	1.242	1.180	1.408	1.270	1.071	870
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	888	746	586	452	392	306

Die Fachstelle Umwelt bündelt und erweitert die Fachkompetenz der Behörde in den Bereichen Natur- und Landschafts- sowie Immissionsschutz. Der Umweltleitfaden des EBA ist im Internet abrufbar. Dort werden

zudem besonders umweltrelevante Verfahren dargestellt sowie die sogenannten Screening-Entscheidungen über die Frage, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Für folgende herausragende Projekte wurden im Jahr 2011 Planfeststellungsverfahren durchgeführt:

- ABS Berlin – Rostock
- Dreigleisiger Ausbau der Strecke Hamburg – Stelle – Lüneburg
- Ausbau der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven
- ABS 46/2 (Betuwe)
- Neubau S 13 Troisdorf – Bonn-Oberkassel
- Rhein-Ruhr-Express in Essen und Köln
- Seehafenhinterlandanbindung der Hamburger Häfen
- Ertüchtigung der Heidebahn Hannover – Soltau – Buchholz i.d.N. (- Hamburg)
- Projekt „Niedersachsen ist am Zug“ mit 40 Bahnhofsumbauten
- ABS Berlin – Frankfurt (Oder)
- ABS Berlin – Dresden
- Dresdner Bahn (Berlin-Südkeuz – Blankenfelde)
- Umbau Bahnhof Berlin Ostkreuz
- Neubau Umfahrung Schwarzkopftunnel
- Neubaustrecke (Nürnberg –) Ebensfeld – Erfurt – Leipzig/Halle (- Berlin)
- Neubau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München
- Ausbau der Strecke Ingolstadt – München, Endausbau Nord
- Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens München (sog. „Erdinger Ringschluss“), Neubau Neufahrner Kurve und Überwerfungsbauwerk Flughafen West
- ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing
- 3-gleisiger Ausbau der Bahnstrecke Freilassing – Salzburg
- Netzergänzende Maßnahmen zum City-Tunnel Leipzig
- die sogenannte „Niederschlesische Magistrale“ – Hoyerswerda – Horka – Staatsgrenze
- Stuttgart 21
- Neubaustrecke Wendlingen – Ulm
- Neu- und Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel
- S-Bahn Rhein / Main, 2. Ausbaustufe der Main-Weser-Bahn
- ABS Weimar – Gera / Mitte-Deutschland-Verbindung
- Vielzahl von BÜ-Vorhaben im Zuge des Blinklichtprogramms (NBL)



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

Alle Einschränkungen der öffentlichen Eisenbahnstrecken, die mehr als nur gering-

fällig 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 EBA darum auf seinem Internetauftritt (www.eba.bund.de) unter Planfeststellung/Verkehrliche Belange. Die Behörde ermittelt unter anderem, ob Rechte von Nutzern beeinträchtigt werden, wie sich der Rückbau auf den heutigen und künftigen Verkehr – auch im Störfall – auswirkt und welchen Einfluss er auf die Kapazität der Strecke hat.

» Anzahl der Freistellungsverfahren:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Freistellungen	467	547	503	495	558	589

BAUAUFSICHT

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

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

Bestandteil der Bauaufsicht ist auch die Zulassung neuer Bauprodukte: Die beim Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes eingesetzten Bauprodukte müssen für ihren Bestimmungszweck verwendbar sein. Eine Form des Verwendungsnachweises im Eisenbahnbau ist die Zulassung eisenbahnspezifischer Produkte durch das EBA. Die Anforderungen an die Verwendbarkeit sind in den eisenbahnspezifischen Bauregellisten festgelegt. Auch hier wird in Analogie zu einem bewährten, allgemein anerkannten Instrumentarium – der vom Deutschen Institut für Bautechnik (DIBt) herausgegebenen Bauregelliste (BRL) – verfahren.

Ein Schwerpunkt bei der Zulassung von Bauprodukten ergab sich zuletzt aus den Konjunkturprogrammen der Bundesregierung.

Dabei wurden auch zusätzliche Investitionsmittel zur Verfügung gestellt, um innovative Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung an Schienenwegen zu erproben.

Ziel der Finanzierung war vor allem, neue Bauarten oder Materialien zu entwickeln, die Lärmemissionen unmittelbar am Gleis oder an Brücken – also direkt an der Quelle – bekämpfen. Einige Innovationen gelten als unregelmäßige Bauprodukte bzw. Bauarten und bedürfen nach dem Gesetz der Zulassung des EBA, bevor sie zum Einsatz kommen können. Als eisenbahnspezifisches Bauprodukt hat das EBA unter anderem schon Schienenstegdämpfer, Schienenstegbeschichtungen oder Schienenkopfkonditionieranlagen zugelassen.

Weitere Neuentwicklungen sind transparente Lärmschutz-Elemente, die in zugelassenen Aluminium- oder Stahlbetonfassungen verankert sind, sowie die neu zugelassenen niedrigen Schallschutzwände (nSSW). Diese sind maximal 76 cm hoch und stehen sehr viel näher am Gleis als herkömmliche Wände. Allein dieser Umstand stellt besondere Anforderungen etwa an ihre Stand- und Ermüdungssicherheit. Neben den technischen Anforderungen stellt auch der Träger der Unfallversicherung (Eisenbahn-Unfallkasse) in seinen Unfallverhütungsvorschriften ergänzende Forderungen. Und auch die Bahn selbst hat Anforderungen an die einzelnen nSSW formuliert. Dabei geht es etwa um Erfordernisse aus der Instandhaltung der Gleisanlagen. Trotz dieser vielseitigen Anforderungen hat das EBA allein in der zweiten Jahreshälfte 2011 neun grundlegend verschiedene Varianten von niedrigen Schallschutzwänden

zugelassen. Die Zusammenarbeit mit den Antragstellern war dabei sehr gut, so dass die Verfahren zügig abgeschlossen werden konnten: Zwischen dem Einreichen der letz-

ten Unterlagen und dem Bescheid des EBA lagen dabei in aller Regel nur ein bis zwei Wochen.

» Anzahl der Zulassungen eisenbahnspezifischer Bauprodukte:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ingenieurbau	23	12	44	44	54	70
Oberbau	55	35	59	75	116	60
Hochbau	1	0	0	0	2	1
Sicherungsanlagen (STE)	732	725	1.036	458	522	450

Bei der Zulassung einer Abweichung von den anerkannten Regeln der Technik wird baumaßnahmenbezogen für den jeweiligen

Einzelfall eine sogenannte Zustimmung im Einzelfall (ZiE) ausgesprochen.

» Anzahl der Zustimmungen im Einzelfall:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ingenieurbau	78	38	117	58	61	71
Oberbau	14	19	14	12	14	6
Hochbau	27	14	10	12	43	39

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

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

FAHRZEUGZULASSUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist zuständig für die Abnahme und Inbetriebnahmegenehmigung für Neu- und Umbaufahrzeuge. Dabei 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. Auch Güter-, Maschinen- und Nebenzugfahrzeuge lässt das EBA zu.

Wenn ein neu konstruiertes Fahrzeug erstmalig eine Inbetriebnahmegenehmigung erhält, spricht man von einer Erstabnahme. Für die weiteren bauartgleichen Fahrzeuge werden sogenannte Konformitätsabnahmen erteilt.

Für die Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen prüft das EBA – ausgehend von den sicherheitsrelevanten Funktionen und Bauteilen – ob die gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden. Die Gesamtprojektsteuerung liegt dagegen in der Verantwortung des Antragstellers; dazu gehört auch, die Test- und Nachweisphase mit den dafür notwendigen Prüfstellen und Gutachtern zu koordinieren und durchzuführen.

Damit Fahrzeuge termingerecht bereit stehen, müssen Hersteller und ihre Kunden einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für die Konstruktion, Zulassung und Auslieferung einplanen. Die Dauer des Prozesses hängt dabei nur zu einem geringen Teil von der behördlichen Zulassungsentscheidung ab,

sondern vielmehr vom Neuigkeitsgrad des Fahrzeuges und dem damit einhergehenden Nachweis- und Prüfaufwand sowie der Qualität der Erfüllung der einzelnen Prozessschritte durch die Unternehmen.

Das EBA unterstützt die Unternehmen so weit wie möglich dabei, Eisenbahnfahrzeuge rechtzeitig – und vor allem sicher – auf die Schiene zu bringen. Das Gesetz sieht vor, dass eine behördliche Entscheidung spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller entscheidungserheblichen Unterlagen ergehen muss. Um diese Frist nach Möglichkeit nicht ausschöpfen zu müssen, führt das EBA das Zulassungsverfahren grundsätzlich planungs- und fertigungsbegleitend durch.

Dabei begleitet das EBA die Unternehmen von der Lastenheftphase über Entwicklung, Herstellung und Tests zur Betriebserprobung bis zur Gesamtbewertung und anschließenden Inbetriebnahmegenehmigung. Dieses serviceorientierte Vorgehen der Behörde ist im Regelfall sehr effizient, stellt aber keine Fertigungsüberwachung dar. Wie viel Zeit der Zulassungsprozess in Anspruch nimmt, hängt letztlich von der Entwicklungsreife des Produkts und der Qualität der Nachweisführung durch den Antragsteller ab, der die gesetzlichen Vorgaben einhalten muss.

Die notwendigen Prüf- und Zulassungsgrundlagen stimmt das EBA mit den zuständigen europäischen Eisenbahn-Sicherheitsbehörden – und zunehmend auch mit den Fachleuten der Bahnbetreiber und der Bahnindustrie – ab. Bei den Inbetriebnahmeprozessen fließen die Belange des Umweltschut-

Handbuch Eisenbahnfahrzeuge

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



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

Anlagen in Schienenfahrzeugen, die aufgrund ihrer Gefährlichkeit einer besonderen

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

» Anzahl der Abnahmen und Inbetriebnahmegenehmigungen von Triebfahrzeugen und Lokomotiven:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Neubauten	257	282	334	428	300	358
Umbauten	165	226	2.379	886	2.228	1.975

» Anzahl der Abnahmen im Bereich Reisezugwagen:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Neubauten	114	156	248	179	165	544
Umbauten	15	26	120	110	52	311

» Anzahl der Abnahmen im Bereich Güterwagen:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bauartzulassungen	37	19	11	18	11	6
Inbetriebnahmegenehmigungen auf Übereinstimmung	2.313	4.087	4.861	3.958	2.452	1.350
Umbauten	2	0	6	9	26	30

» Anzahl der Abnahmen im Bereich Maschinen- und Nebenfahrzeuge:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bauartzulassungen	17	10	16	24	25	8
Inbetriebnahmegenehmigung auf Übereinstimmung	205	220	318	116	136	207

NATIONALES FAHRZEUGEINSTELLUNGSREGISTER

Dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) obliegt die Pflege des seit 2007 existierenden Nationalen Fahrzeugeinstellungsregisters (NVR: National Vehicle Register). In ihm müssen erstens alle Neufahrzeuge und zweitens für jedes Fahrzeug die Stelle, die für seine Instandhaltung zuständig ist, aufgenommen werden. Auch die Bestandsfahrzeuge hat das EBA in den zurückliegenden Jahren registriert – die sogenannten Nebenfahrzeuge im Bestand allerdings nur auf ausdrücklichen Wunsch der Halter. Ende 2011 enthielt das NVR mehr als 200.000 und damit über 98 Prozent aller deutschen Fahrzeuge.

Das NVR wird ein Teil des europäisch zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters, des European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR). In ihm soll künftig der Fahrzeugpark gelistet 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.

So muss nicht nur jedes Fahrzeug in Europa in einem NVR registriert sein, sondern ihm muss auch eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen werden, die Entity in Charge of Maintenance (ECM). Diese Stellen müssen mittels eines Instandhaltungsmanagementsystems gewährleisten, dass die Fahrzeuge sich in einem sicheren Betriebszustand befinden. Soweit es Güterwagen betrifft, ist die Zertifizierung von ECM von Mai 2013 an Pflicht.



EISENBAHNRECHT

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat im Dezember 2011 entschieden, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Eisenbahnunternehmen zur Erteilung von Auskünften verpflichten kann. Damit hat das Bundesverwaltungsgericht eine gegenteilige Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen aufgehoben und die Rechtsauffassung der Behörde bestätigt. Das Gericht hat entschieden, dass den gesetzlich umschriebenen Auskunftspflichten der Unternehmen entsprechende Befugnisse der Aufsichtsbehörden zur hoheitlichen Auskunftserhebung gegenüberstehen. Nach dem Willen des Gesetzgebers solle das EBA in die Lage versetzt werden, sich die für seine Überwachungsaufgabe erforderlichen Informationen auf möglichst einfache, effektive und zugleich einen wirksamen Rechtsschutz gewährleistende Weise – eben durch den Erlass von vollstreckbaren Auskunftsbescheiden – zu verschaffen.



SICHERHEITSBESCHEINIGUNG / SICHERHEITSGENEHMIGUNG

Um am öffentlichen Eisenbahnverkehr teilnehmen zu können, benötigen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung und öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsgenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). In diesem Zusammenhang müssen die Unternehmen unter anderem ein Sicherheitsmanagementsystem einrichten, das den EU-rechtlichen Anforderungen genügt. Zudem müssen sie nachweisen, dass sie die nationalen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Eisenbahnnetz erfüllen. Das gilt auch für ausländische EVU, die in Deutschland am Eisenbahnbetrieb teilnehmen möchten.

Um den Antragstellern für Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen zu helfen, führt das EBA – auch in Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – regelmäßig Informationsveranstaltungen durch. Zudem hat es einen Leitfaden herausgegeben, in dem das Verfahren zur Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen, die Anforderungen an die Prozesse des Sicherheitsmanagements und die Bewertungskriterien dargestellt sind. Im Übrigen hat die Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency, ERA) einen Anwendungsleitfaden für die Gestaltung und Umsetzung eines Sicherheitsmanagementsystems für Eisenbahnen, der auch in deutscher Sprache verfügbar ist, als Hilfestellung veröffentlicht.

INTERNATIONALES

Seit der Gründung der 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 (EBA) und aus europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors, neue gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit.

Derzeit wird auf europäischer Ebene ein sogenanntes „Joint Network Secretariat“ eingerichtet. In diesem neuen Gremium, das organisatorisch bei der ERA angesiedelt

wird, können die Nationalen Sicherheitsbehörden und Vertreter der Verbände des Eisenbahnsektors zukünftig bei aktuellen Problemen und dringlichen Fragen ihre gemeinsame Vorgehensweise noch schneller abstimmen.

Deutsche Interessen werden über den Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit (www.lenkungskreis.de) gebündelt und koordiniert. Der Lenkungskreis setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des BMVBS, 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 EBA unterstützt das BMVBS dabei, europäische Gesetzesinitiativen in nationales Recht umzusetzen. Zur Vereinfachung des grenzüberschreitenden Verkehrs bereitet die Behörde darüber hinaus bilaterale Vereinbarungen vor, wie beispielsweise die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugzulassungen. 2006 haben Deutschland und Frankreich die erste Vereinbarung dieser Art in Europa geschlossen und sie in den Fol-

gejahren aktualisiert. Anfang 2010 ist eine entsprechende Vereinbarung mit Belgien und Luxemburg zustande gekommen.

Zuletzt wurde im September 2011 ein neues Abkommen mit der Schweiz zur gegenseitigen Anerkennung von Zulassungsverfahren für Lokomotiven, Triebzüge und Reisezugwagen unterzeichnet. Das EBA und das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) haben darin Rahmenbedingungen für die Inbetriebnahmegenehmigung von Eisenbahnfahrzeugen vereinbart, die auch eine Liste gemeinsamer technischer Anforderungen enthalten. Damit wird künftig die Doppelprüfung zahlreicher Punkte vermieden und so der zeitliche und finanzielle Aufwand für die Antragsteller reduziert.

TSI

Um ein sicheres und interoperables, also technisch kompatibles, europäisches Bahnsystem zu verwirklichen, wurden und werden sowohl im Hochgeschwindigkeitsverkehr als auch im konventionellen Verkehr sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) eingeführt. Diese TSI enthalten die Anforderungen und die Prüfverfahren für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme.

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.



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

Die CSM RA bezieht sich auf alle wichtigen und sicherheitsrelevanten Änderungen des Eisenbahnsystems. Dazu können der Neu- oder Umbau von Eisenbahnfahrzeugen oder Eisenbahninfrastruktur, sowie neue oder geänderte Betriebsverfahren einschließlich organisatorischer Änderungen gehören. Die Verordnung dient außerdem dazu, für Hersteller und Eisenbahnen den Marktzugang zu erleichtern. Die CSM RA führt darum ein europaweit einheitliches, strukturiertes Risikomanagementverfahren für den Bahnsektor ein.

Das EBA hat mit den Organisationen des Eisenbahnsektors ein gemeinsames Vorgehen bei der Umsetzung der CSM-Verordnung in Deutschland abgestimmt. Die Ergebnisse sind in einen Leitfaden eingeflossen, den das EBA für seine Mitarbeiter erstellt hat und der entsprechend den praktischen Erfahrungen stetig fortentwickelt wird.

Die zweite Stufe der Verordnung ist am 1.7.2012 in Kraft getreten. Während sie im ersten Schritt nur für alle signifikanten technischen Änderungen an Fahrzeugen und genehmigungspflichtigen infrastrukturbezogenen strukturellen Teilsystemen verbindlich war, wird sie nun auch bei betrieblichen und organisatorischen Änderungen und für technische Änderungen an den nicht genehmigungspflichtigen infrastrukturbezogenen Teilsystemen verpflichtend. Das EBA begleitet diesen Prozess aktiv.

EISENBAHNAUFSICHT

In der Eisenbahnaufsicht überwacht das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), ob die Eisenbahnen grundlegende Sicherheitsanforderungen und gesetzliche Bestimmungen einhalten beziehungsweise umsetzen. Das gilt für den Eisenbahnbetrieb, für die Fahrzeuge und für die Eisenbahninfrastruktur einschließlich der Signalanlagen.

Infrastruktur

Die Betriebssicherheit einer Eisenbahnbetriebsanlage kontrolliert das EBA etwa, indem es die Funktionsfähigkeit der Instandhaltungsorganisation überwacht, Inspektionen vor Ort begleitet oder eigene Schwerpunktprüfungen vornimmt. Das Verfahren für die Aufsicht über Infrastrukturanlagen ist in entsprechenden Verwaltungsvorschriften geregelt:

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

Für die Anlagen des Ingenieurbaus, Oberbaus und Hochbaus (IOH-Anlagen) sind die Vorgaben für die Aufsicht in der Verwaltungsvorschrift zur Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen (VV EA) verankert. In diesem Rahmen hat das EBA auch die Prozessorientierte Eisenbahnaufsicht (proEA) eingeführt. Diese stellt auf Basis belastbarer Stichproben und anlassbedingter Schwerpunktprüfungen ein umfassendes Verfahrens-Audit dar, mit dem die Instandhaltungsprozesse beim Betreiber beurteilt werden können. Sie ermöglicht somit Aussagen, inwieweit die Einhaltung maßgeblicher Sicherheitsanforderungen durch die Organisation und Tätigkeit der Infrastrukturunternehmen gewährleistet wird.

Neben den objektbezogenen Einzelfallprüfungen führt das EBA zunehmend auch unternehmensbezogene Systemprüfungen durch. Dabei überwacht die Behörde beispielsweise, ob die Unternehmen ihre Sicherheitsmanagementsysteme weiterentwickelt haben und ob sie auf Erkenntnisse aus gefährlichen Ereignissen von sich aus angemessen reagieren. Die Unternehmen müssen zudem belegen, dass sie im Rahmen eines Risikomanagements beurteilen können, wie sich mögliche Veränderungen in ihren Prozessen auf das Sicherheitsniveau auswirken und dass sie diese Auswirkungen in geeigneter Weise ausgleichen können.

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Unternehmensbezogene Überwachung	843	702	658	533	558	490
Objektbezogene Überwachung	2.897	2.489	2.196	1.874	1.580	1.206

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Sicherungsanlagen	2.782	3.070	3.197	3.570	1.064*	1371
Telekommunikationsanlagen	1.010	2.365	2.519	1.539	625*	834
Elektrotechnische Anlagen	566	1.107	1.617	1.091	484*	762

*: Zahlen des Pflichtprogramms

Fahrzeuge

Die Eisenbahnaufsicht kontrolliert, ob Eisenbahnen und Fahrzeughalter ihre rechtlichen Verpflichtungen beachten. Dabei geht es um mehrere Hundert Unternehmen und einen Park von etwa 200.000 Fahrzeugen. Es ist also ein effizientes Überwachungsverfahren nötig; ein wichtiger Bestandteil davon ist die Systemprüfung. Darin werden bei den EVU verschiedene Prozesse, Verfahren und Strukturen, die entscheidenden Einfluss auf den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge haben, daraufhin geprüft, ob sie plausibel sind und den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Mittels stichprobenartiger Ist-Zustandsprüfung am einzelnen Fahrzeug überwacht das EBA die Wirksamkeit dieser Prozesse.

Im Jahr 2011 hat das EBA darüber hinaus 16.149 (Vorjahr: 17.020) technische Prüfungen an Fahrzeugen durchgeführt.

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 zu identifizieren und ggf. abzuwehren, wenn das nach einer Sachverhaltsermittlung notwendig wird. Auch in diesem Jahr stellten dabei Radsätze und deren Beanspruchung und Instandhaltung einen Schwerpunkt dar.

Betrieb

Wie in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeuge, gibt es auch im Eisenbahnbetrieb, der Schnittstelle zwischen Fahrzeug,

Infrastruktur und Personal, objektbezogene Einzelfallprüfungen und unternehmensbezogene Systemprüfungen.

» Anzahl der Einzelfallprüfungen in der betrieblichen Eisenbahnaufsicht:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Örtlicher Betriebsdienst	2.345	2.356	2.000	1.703	1.210	1.326
Triebfahrzeugpersonal	3.090	3.080	2.439	1.968	2.494	2.686
Zugbegleitpersonal	1.168	1.028	913	837	515	582

Die unternehmensbezogene Systemprüfung in der betrieblichen Eisenbahnaufsicht wird durch eine entsprechende Verwaltungsvorschrift (VV BETRAU) geregelt. 2011 fanden bei 104 EVU beziehungsweise selbstständigen Haltern und bei vier EIU unternehmensbezogene Systemprüfungen statt.

Die unternehmensbezogene Systemprüfung in der betrieblichen Eisenbahnaufsicht wird durch eine entsprechende Verwaltungsvorschrift (VV BETRAU) geregelt. 2011 fanden bei 104 EVU beziehungsweise selbstständigen Haltern und bei vier EIU unternehmensbezogene Systemprüfungen statt.

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

Das EBA erteilt auch Ausnahmen und Genehmigungen nach der Eisenbahn-Bau- und Be-

» Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen nach EBO/ESBO:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Probefahrten	38	32	39	28	33	33
Triebfahrzeugführer/innen <21 J.	17	58	85	55	35	43
fehlende Ausrüstung von Strecken mit Zugfunk	25	35	19	24	17	12
Überschreiten der Bezugslinien G1/G2	60	55	67	60	44	94

Infektionsschutz

Das EBA nimmt für die Eisenbahnen des Bundes auch Aufgaben wahr, die sich aus dem Infektionsschutzgesetz (IfSG) und der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) ergeben. In dem Zusammenhang hat die Behörde für alle Trinkwasser-Befül-

lungsanlagen und für die Trinkwasseranlagen in den Schienenfahrzeugen festgelegt, in welchem Umfang und wie oft das Trinkwasser zu untersuchen ist. Die Ergebnisse werden erfasst, bewertet und analysiert.

» Anzahl der Tätigkeiten im Bereich Infektionsschutz:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Prüfungen von Trinkwasser-Befüllungsanlagen	1.091	985	1.029	1.121	985	1.088
Überwachungen von Abwasserentsorgungsanlagen	246	247	265	252	295	370
Prüfungen von Trink- und Abwasseranlagen in Schienenfahrzeugen	733	471	490	481	520	588
Bewertete Trinkwasserbefunde	13.844	11.879	10.756	14.283	17.263	17.490

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 nachweist, dazu in der

Lage zu sein. Das EBA organisiert die entsprechenden Prüfungen für bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen durch den gemeinsamen Prüfungsausschuss mit den Ländern. Außerdem erteilt es die Bestätigung der Bestellung als EBL im Unternehmen.

» Anzahl der Prüfungen und Bestätigungen von EBL:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Prüfung von Betriebsleitern/innen	54	56	42	40	19	24
Bestätigung von Betriebsleitern/innen	45	48	69	130	147	154

Triebfahrzeugführerscheinstelle

Im Mai 2011 ist die neue Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) in Kraft getreten. Dadurch bekommen Lokführer in Deutschland neue Führerscheine, die in ganz Europa anerkannt werden. Der neue Triebfahrzeugführerschein ist ein behördliches Dokument und wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt. Das EBA führt auch das Register der Führerscheine und ist zuständig für die Anerkennung von Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen sowie von Ärzten und Psychologen.

Das EBA hat deshalb eine Triebfahrzeugführerscheinstelle eingerichtet, die die behördlichen Aufgaben wahrnimmt. Auf ihrem Internetauftritt beschreibt die Behörde Einzelheiten des Verfahrens zur Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins. Darüber hinaus wird die Anerkennung von Ausbildungs- und Prüforganisationen sowie von Ärzten und Psychologen, welche die nach der TfV geforderten Tauglichkeitsuntersuchungen vornehmen, erläutert.

Die Vorschriften der TfV gelten für alle Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung benötigen und sich auf öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen bewegen. Die Verordnung regelt auch die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung von Lokführern. So

müssen Anwärter in der Regel mindestens 20 Jahre alt sein, um den Führerschein zu bekommen. Außerdem brauchen sie einen erfolgreichen Schulabschluss im Sekundarbereich I und müssen nachweisen, dass sie die erforderlichen Fachkenntnisse haben und gesundheitlich fit sind.

Schulungseinrichtungen für Triebfahrzeugführer oder für sonstiges, mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betrautes Eisenbahnpersonal bedürfen der Anerkennung der Sicherheitsbehörde. Nicht anerkennungspflichtig nach dem Gesetz sind Schulungseinrichtungen von Eisenbahnen, die entweder eine Sicherheitsbescheinigung, eine Sicherheitsgenehmigung oder einen Eisenbahnbetriebsleiter, dessen Bestellung das EBA bestätigt hat, haben. Bei Redaktionsschluss gab es 28 anerkannte Schulungseinrichtungen.

Lokführer, die eine neue Fahrberechtigung beantragen und grenzüberschreitend arbeiten, benötigen den neuen Führerschein seit dem 29. Oktober 2011. Vom 29. Oktober 2013 an müssen alle neuen Fahrberechtigungen nach der neuen Verordnung erteilt werden. Die Gültigkeit des Führerscheins ist auf zehn Jahre begrenzt. Sie kann dann jeweils um weitere zehn Jahre verlängert werden.

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.eba.bund.de/triebfahrzeugfuehrerschein



GEFÄHRLICHE GÜTER

Der Gefahrguttransport unterliegt nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG) der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Bei den Eisenbahnen des Bundes ist das nach der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Materielle Grundlage bildet die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), welche durch die GGVSEB in deutsches Recht umgesetzt wird. Zu den Aufgaben des EBA gehört unter anderem, Baumuster für Kesselwagen zuzulassen und Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen und zu ahnden.

Für radioaktive Stoffe (Klasse 7) obliegt dem EBA neben der behördlichen Gefahrgutkontrolle nach dem oben genannten Verkehrsrecht auch die Aufsicht über die Beförderung im Schienen- und Schiffsverkehr der Eisenbahnen nach dem Atomgesetz (AtG) sowie die Genehmigung solcher Transporte. Die Beförderung von Kernbrennstoffen und Großquellen genehmigt dagegen nicht das EBA, sondern nach dem AtG das Bundesamt für Strahlenschutz (Bfs).

» Anzahl der Gefahrgutkontrollen:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kontrollen (außer Klasse 7)	15.317	16.693	15.123	14.531	14.128	14.389

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Aufsicht Beförderung Klasse 7 - AtG	378	356	260	227	238	189
Beförderungsgenehmigungen nach StrlSchV	9	9	6	9	3	5



Das EBA kontrolliert Gefahrguttransporte vor allem an Bahnhöfen, bevorzugt bereits dort wo die Ladung versandt wird. Aufgrund besonderer Verwaltungsabkommen mit einzelnen Bundesländern werden bestimmte Kontrollen auch innerhalb von Betrieben vorgenommen.

Darüber hinaus führt das EBA gemeinsame Gefahrgutkontrollen mit anderen Kontrollbehörden durch: Neben der internationalen Kooperation an den Landesgrenzen arbeitet das EBA regelmäßig auch mit anderen inländischen Behörden zusammen (z.B. Polizei, Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Zoll, Feuerwehr, Gewerbeaufsichtsämter/Staatliche Ämter für Arbeitsschutz), etwa im Bereich der Containerbahnhöfe.

Das EBA kann auf Antrag für Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller Aus-

nahmen 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 EBA eine solche zuständige Behörde.

Bei Beförderungen von bestimmten gefährlichen Gütern auf der Straße hat der Beförderer durch eine Bescheinigung des EBA nachzuweisen, dass ein Gleisanschluss-, Container- oder Huckepackverkehr nicht möglich ist. Über bestimmte Unfälle und Zwischenfälle muss dem EBA ein Bericht vorgelegt werden. Die daran Beteiligten, also etwa Verlader, Befüller oder Beförderer, müssen sicherstellen, dass das geschieht.

» Anzahl der Tätigkeiten im Bereich GGVSEB und RID:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ausnahmen nach § 5 GGVSEB	7	8	7	1	6	4
Genehmigungen gem. 15 GGVSEB / 1.4.2.2.4 RID	4	10	3	3	2	1
Anträge auf Bescheinigungen nach § 35 GGVSEB	485	757	255	469	297	552
Berichte gem. 1.8.5. RID	5	15	12	6	10	8

TECHNISCHER ARBEITS- UND UMWELTSCHUTZ

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) führt regelmäßig Kontrollen nach der Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung (EBArbSchV) durch. Zuständig für die Überwachung des technischen Arbeitsschutzes ist das EBA dann, wenn es um den Betrieb von Schienenfahrzeugen und Anlagen geht, die unmittelbar der Sicherstellung des Eisenbahn-Betriebsablaufes dienen. In allen übrigen Fällen – etwa dann, wenn eine Anlage gesperrt oder außer Betrieb ist – obliegt es der jeweiligen Landesbehörde, zu überwachen, ob die staatlichen Vorschriften eingehalten werden.

Soweit es den Vollzug des § 4 Abs. 2 AEG betrifft, führt das EBA auch Umweltaufsicht durch. Das betrifft besonders die Genehmigung und Überwachung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, etwa nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Bundes-Bodenschutzgesetz, dem Wasserhaushaltsgesetz, dem Pflanzenschutzgesetz und den darauf basierenden Verordnungen.

ANERKENNUNG VON GUTACHTERN

Um seine Aufgaben in den Bereichen der IOH- und STE-Anlagen, Fahrzeuge und Gefahrgut wahrnehmen zu können, greift das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auch auf anerkannte Sachverständige zurück. Sie müssen

überdurchschnittliche Fachkenntnisse und umfangreiche Berufserfahrung nachgewiesen haben und im Verwaltungsrecht versiert sein.

» Anzahl der Anerkennungs- und Überwachungsverfahren :

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Prüfer und Gutachter Bereich Infrastruktur	309	177	34	271	283	370
Gutachter Bereich Fahrzeuge	49	32	40	34	14	30
Schweiß- und Klebe-Hersteller-zertifizierungsstellen	6	8	19	19	16	16

FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist Bewilligungsbehörde für Zuwendungen des Bundes für Investitionen in die Schienenin-

frastruktur auf Grundlage von gesetzlichen Regelungen oder von Förderrichtlinien.

Die Zuständigkeit des EBA erstreckt sich vor allem auf die Finanzierung in den folgenden Bereichen:

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

Zur Finanzierung der Investitionen nach dem BSWAG schließt der Bund öffentlich-rechtliche Verträge (Finanzierungsvereinbarungen). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen beim EBA Anträge auf Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen, das EBA prüft die Anträge und übermittelt dem BMVBS seine Empfehlung. Auf Grundlage der Empfehlung wird der Vertrag zwischen dem Ministerium und

den Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschlossen.

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

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

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

Sonderprogramme

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

Die Konjunkturprogramme des Bundes

Im Rahmen der Konjunkturprogramme hat die Bundesregierung in den Jahren 2009 bis 2011 zusätzlich Finanzmittel in Höhe von rund 1,4 Milliarden Euro für die Infrastruktur der Deutschen Bahn bereit gestellt. Die Gelder kamen den Bahnhöfen, dem Schienennetz und der Energieversorgung der Bahn zu Gute. Neben Investitionen in das Streckennetz wurden unter anderem rund 3.000 Bauprojekte an etwa 2.100 Personenbahnhöfen fertig gestellt. Schwerpunkte hierbei waren die verbesserte Information für Reisende durch Dynamische Schriftanzeiger, optimierter Wetterschutz, moderne Beleuchtung sowie stufenfreie Bahnsteige.

Zusätzliche Investitionsmittel hat der Bund auch für die Erprobung innovativer Maßnahmen zur Minderung von Lärm und Erschütterung an Schienenwegen zur Verfügung gestellt. Ziel war, innovative Bauweisen und Materialien zu entwickeln, die Lärmemissionen des Schienenverkehrs unmittelbar an Gleisen oder Brücken vermindern. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat in diesem Rahmen etwa Schienenstegdämpfer, Schienenstegbeschichtungen und Schienenkopfkonditionieranlagen sowie sogenannte niedrige Schallschutzwände nach Zulassung finanziert.

Die Mittel aus den Konjunkturprogrammen durften nur für solche Maßnahmen verwendet werden, die in den Jahren 2009 und 2010 begonnen und spätestens 2011 abgeschlossen wurden. Durch die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten ist es gelungen, die Maßnahmen kosten- und termingerecht umzusetzen. Das EBA hat als Genehmigungs- und Bewilligungsbehörde seinen Teil dazu beigetragen.

Als Bewilligungsbehörde führt das EBA generell – Ausnahme ist die weiter unten erläuterte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) – zwei Prüfungen durch: Vor der Bereitstellung der Mittel kontrolliert es im Rahmen der Antragsprüfung die Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der beantragten Planung. Bei der Verwendungsprüfung kontrolliert das EBA dann, ob die vom Empfänger in Anspruch genommenen Bundesmittel tatsächlich entsprechend der Genehmigung im Rahmen der finanziellen Baufreigabe eingesetzt wurden. Wenn Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet wurden, werden sie vom Zuwendungsempfänger mit Zinsen zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Von 2007 bis 2011 sind im Jahresdurchschnitt rund 4% der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Seit 2009 gilt die vom BMVBS, der Deutschen Bahn AG und den drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes unterzeichnete Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz (LuFV). Nach der bis Ende 2013 laufenden Vereinbarung erhalten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen jährlich Bundesmittel im Volumen von bis zu 2,5 Mrd. Euro zur eigenverantwortlichen Verwendung für Investitionen in die Schienenwege. Im Gegenzug verpflichten sie sich, einen Mindestinstandhaltungsbeitrag zu leisten, einen Eigenbeitrag für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen und ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten.



Der Zustand der Infrastruktur wird anhand von sieben Qualitätskennzahlen gemessen. Die Vereinbarung enthält für jedes Jahr der Laufzeit Zielvorgaben für die Qualitätskennzahlen. Die Entwicklung des Zustandes der Schienenwege wird anhand eines von der Deutschen Bahn AG jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts (IZB) dokumentiert. Das EBA prüft die Angaben des IZB daraufhin, ob die Unternehmen die vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV erfüllt haben. Geprüft wird dabei vor allem, ob die vereinbarten Zielwerte für die Qualitätskennzahlen erreicht wurden. Das EBA begleitet zudem die Tätigkeit eines vom Bund bestellten Infrastruk-

turwirtschaftsprüfers, der prüft und testiert, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Verpflichtungen zum Mindestersatzinvestitionsvolumen und Mindestinstandhaltungsvolumen erfüllt haben.

Seit Inkrafttreten der LuFV legt das EBA jährlich einen umfassenden Bericht über die Ergebnisse der Prüfung des IZB sowie über die Prüfung der Qualitätskennzahlen für die Beurteilung des Zustands der bundeseigenen Schienenwege vor. Das EBA ist darin einbezogen, die LuFV methodisch weiterzuentwickeln und begleitet die Verhandlungen zu einer Folge-LuFV.

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bewirtschaftete * Haushaltsmittel EBA	2.901	2.971	2.774	3.032	3.364	4.475
Bewirtschaftete Haushaltsmittel Maut (VIFGG) ²	683	954	1.059	1.104	1.032	0
Summe	3.584	3.925	3.833	4.136	4.396	4.475
* davon						
- LuFV-Mittel	0	0	0	2.500	2.500	2.500
- Konjunkturpaket I und II	0	0	0	159	539	672

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Lärmsanierung	76	53	74	80	100	91
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	34	22	55	30	29	41
Gleisanschlüsse	9	4	12	15	6	14

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 Baulasträger.

² Bereitstellung von Bundesmitteln auf der Grundlage des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen



LÄRMKARTIERUNG

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

In Deutschland waren in der ersten Stufe der Lärmkartierung Ballungsräume mit einer

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

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

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.eba.bund.de/laermkartierung

KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht nicht nur die Sicherheit des Netzes, sondern darüber hinaus auch dessen Kapazität, also die Leistungsfähigkeit der Strecken bei bestimmten Qualitätsvorgaben.

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

Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen überprüft das EBA, wie sich bestimmte Maßnahmen auf den zu erwartenden Verkehr und die Leistungsfähigkeit der Strecken auswirken. Es arbeitet dabei etwa mit der Bundesnetzagentur, der DB Netz AG und dem Netzbeirat zusammen, der aus Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden besteht.

Verkehrsunternehmen sind nicht gesetzlich verpflichtet, bestimmte Bahnhöfe anzufahren. Außerhalb ihrer vertraglichen Verpflichtung – die sie beispielsweise gegenüber dem Land als Aufgabenträger haben – können sie also grundsätzlich den Verkehr an einem Bahnhof einstellen. Die Unternehmen, die Bahnhöfe betreiben, sind wiederum nicht verpflichtet, solche unbenutzten Stationen weiterhin vorzuhalten.

Das EBA vertritt allerdings den Standpunkt, dass – auch wenn das Gesetz dies nicht ausdrücklich verlangt – die Öffentlichkeit informiert werden sollte, bevor der Betrieb eingestellt wird. Im Jahr 2011 haben DB Station&Service AG und EBA darum einen Vergleich geschlossen, wonach sich das Unternehmen selbst verpflichtete, jeweils zum Ende eines Jahres auf seiner Internetseite eine Liste der entbehrlichen Stationen zu veröffentlichen. Ende 2011 fand das Verfahren erstmals Anwendung.

Hierauf gab es einige Rückmeldungen, insbesondere von den öffentlichen Trägern des regionalen Schienenpersonennahverkehrs, die sich um den dauerhaften Erhalt von Bahnhöfen und Haltepunkten bemühten. Die DB Station&Service AG hat sich verpflichtet, diese Stationen weiterhin instand zu halten, sie können also bei Bedarf wieder betrieben werden. Insgesamt betraf das 528 Verkehrsstationen.

UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE

Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) wird geleitet vom BMVBS. Die operativen Aufgaben nimmt die Untersuchungszentrale der EUB wahr, die organisatorisch beim EBA angesiedelt ist. Die Aufgaben der EUB ergeben sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV). Danach führt die EUB nach schweren Unfällen im Eisenbahnbetrieb Untersuchungen durch und wird außerdem aktiv, wenn Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein gefährliches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können.

Unabhängig davon, ob die EUB sich im Einzelfall einschaltet, müssen die Unternehmen selbst gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb melden, untersuchen, auswerten und entsprechende Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen einleiten. Das ergibt sich aus der Vorschrift im AEG, nach der die Unternehmen einen sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleisten müssen.

Die Arbeit der EUB ist unabhängig von gerichtlichen Untersuchungen und dient nicht dazu, ein Verschulden festzustellen, Haftungsfragen oder zivilrechtliche Ansprüche zu klären. Im Zuge ihrer Untersuchung kann die EUB Sicherheitsempfehlungen aussprechen.

Im Jahr 2011 wurden der Untersuchungszentrale der EUB insgesamt 2.274 gefährliche Ereignisse gemeldet. Hiervon wurden 11 Ereignisse als schwere Unfälle und 110 als sonstige untersuchungswürdige gefährliche Ereignisse klassifiziert und entsprechende Schritte eingeleitet. Nähere Informationen zum Stand der Ermittlungen können dem bis zum 30. September eines jeden Jahres zu erstellenden Bericht über die Untersuchungen und Sicherheitsempfehlungen entnommen werden.

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de

FAHRGASTRECHTE UND TARIFAUFSICHT

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht die Einhaltung der gesetzlich verankerten Rechte von Fahrgästen im Schienenpersonenverkehr. Unter bestimmten Voraussetzungen haben Reisende beispielsweise bei Verspätungen ein Recht darauf, entschädigt zu werden und Menschen mit Behinderungen einen An-

spruch auf Hilfe beim Ein- und Aussteigen an Bahnhöfen, die mit Personal ausgestattet sind.

Hält ein Eisenbahnunternehmen die Fahrgastrechte nicht ein, können sich Fahrgäste beim EBA beschweren. Das Amt unterstützt Reisende dabei, ihre Rechte, die auf EU-Ver-

ordnungen zurückgehen, durchzusetzen und nimmt sich als unabhängige Behörde jedes Beschwerdefalls an. Für den Beschwerdeführer ist das kostenlos.

Rat und Hilfe gibt es am Bürgertelefon für Fahrgastrechte unter der Rufnummer 0228 30795 - 400. Das Referat Fahrgastrechte ist aber auch per E-Mail, Fax oder Briefpost erreichbar. Die Kontaktdaten und weitere Informationen zu Ihren Fahrgastrechten finden Sie online unter www.eba.bund.de/fahrgastrechte.

Im Berichtszeitraum hat das EBA rund 3.750 Fahrgastbeschwerden bearbeitet. Beklagt wurde insbesondere die Entschädigungs- und Erstattungspraxis der Unternehmen wegen unkorrekter Berechnung, unberechtigter Ablehnung, unzureichender Begründung und nicht fristgerechter Bearbeitung. Neben Ausfall, Verspätung und Anschlussverlust von Zügen waren unberechtigte Fahrpreiserhebungen, mangelnde Information bei Verkaufsgesprächen und bei der Reise sowie unzureichende Hilfeleistung für mobil eingeschränkte Personen Gegenstand der Beschwerden.

Auf eine Beschwerde hin prüft das EBA, ob diese berechtigt ist. Dabei kann in vielen Fällen bereits frühzeitig eine Lösung im Sinne der Fahrgäste erreicht werden, etwa weil das betroffene Unternehmen der Empfehlung der Behörde folgt. Sollte das Unternehmen hierzu aber nicht bereit sein, kann das EBA es mit den Mitteln des Verwaltungsrechts zur Einhaltung der Fahrgastrechte zwingen. Im Jahr 2011 wurden neun Verfahren durch Sachbescheid mit der behördlichen Anweisung zur Beseitigung festgestellter Verstöße gegen die Fahrgastrechte abgeschlossen. Zu festgestellten

Rechtsverstößen ergingen an die jeweiligen Unternehmen darüber hinaus 150 Kostenbescheide mit einer Gesamtsumme von 77.150 €.

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

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

The image features a blurred background of a city street with brick buildings and a road. A dark blue, rounded rectangular overlay is positioned on the left side, containing the text 'EBA-INTERN' in white, uppercase letters.

EBA-INTERN

PERSONAL

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist ein attraktiver Arbeitgeber: Es bietet nicht nur anspruchsvolle Aufgaben – die teils internationalen Bezug haben und vielfach interdisziplinäres Denken erfordern – sondern auch die Arbeitsplatzsicherheit des öffentlichen Dienstes. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist für die Behörde ein wichtiger Aspekt. Eine zeitgemäße Vereinbarung über gleitende Arbeitszeit, individuelle Teilzeitarbeitvereinbarungen und ein Kontingent von Telearbeitsplätzen tragen dazu bei, innerhalb der gesetzlichen und betrieblichen Möglichkeiten familienfreundliche Rahmenbedingungen zu schaffen.

Im Rahmen der Personalbetreuung spielen außerdem die Bereiche Fort- und Weiterbildung, Betriebliche Gesundheitsförderung, Betrieblicher Arbeitsschutz sowie Ideenmanagement eine wichtige Rolle.

Das Personalreferat des Eisenbahn-Bundesamtes war Ende 2011 zuständig für 1.219 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 946 Beamtinnen und Beamte, 260 Tarifbeschäftigte und 13 Auszubildende (davon zehn weibliche und drei männliche Auszubildende).

AUSBILDUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bietet Laufbahnausbildungen für den höheren und gehobenen technischen Verwaltungsdienst sowie die Ausbildung zur/zum Fachangestellten für Bürokommunikation an. Es ist bundesweit die einzige Ausbildungsstelle, die eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst „Bahnwesen“ durchführt. Dieses Ausbildungsangebot nutzen auch andere im Eisenbahnbereich tätige Bundes- und Landeseinrichtungen.

In dem einjährigen Vorbereitungsdienst für den gehobenen technischen Dienst werden

den Teilnehmenden, die zuvor ein Bachelor- oder FH-Ingenieurstudium abgeschlossen haben müssen, unter anderem das „System Bahn“, die Struktur und Aufgaben der Behörde sowie allgemeine Rechts- und Verwaltungsgrundlagen nahe gebracht.

Das erfolgreiche Durchlaufen des Vorbereitungsdienstes für den höheren Dienst (Referendariat), für den ein Master- oder TH/TU-Studienabschluss vorausgesetzt wird, ist durch Bestehen der 2. Staatsprüfung nachzuweisen. Damit erwerben die Absolventinnen und Absolventen die Qualifikation

für hochwertige Referententätigkeiten oder Dienstposten im Führungs- und Leitungsbereich. In Verbindung mit zusätzlichen praktischen Erfahrungen kann etwa die Funktion der Eisenbahnbetriebsleitung übernommen werden. Im fachspezifischen

Vorbereitungsdienst Bahnwesen in der Laufbahn des gehobenen technischen Verwaltungsdienstes (Anwärterausbildung) fungiert das EBA als Prüfungsamt und koordiniert die Ausbildung.

» Ausbildung im Eisenbahn-Bundesamt:

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

Der Innere Dienst des EBA betreut nicht nur die eigenen Liegenschaften und stattet sie aus, sondern versorgt auch das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) an zwölf Standorten mit Büroraum. Das EBA verwendet bei

der Bewirtschaftung der Haushaltsmittel, im Controlling und in der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) SAP-Module. Die KLR liefert entscheidungsorientierte Informationen zu Kosten, Erlösen und Leistungsgrößen.

» Haushaltszahlen des Eisenbahn-Bundesamtes [in Mio. Euro]

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

Das EBA richtet sich an der eGovernment-Strategie des Bundes aus und nutzt zukunftsfähige IT-Systeme wie etwa die Antragstellung über das Internet oder die elektronische Akten- und Vorgangsbearbeitung. Bedarfsgerechte und effiziente elektronische Anwendungen hält das EBA auch für Fahrzeug- und Führerscheinregister vor, welche die Behörde aufgrund europäischer Vorgaben führt. Die Anwendungen werden

in einem hochverfügbaren Rechenzentrum auf einer in hohem Maße virtualisierten Server-Infrastruktur betrieben. Unternehmen und Verbände, aber auch interessierte Bürger und Journalisten finden auf dem Internetauftritt des EBA (www.eisenbahn-bundesamt.de) neben allgemeinen Informationen zu den Aufgaben des EBA viele Arbeitshilfen und Vordrucke zum Download.



362 761-9

KONTAKTE

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)
Mannheimer Straße 107-109
60327 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
Südendstraße 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

ABKÜRZUNGEN

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AtG	Atomgesetz
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BAV	Bundesamt für Verkehr (Schweiz)
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRL	Bauregelliste
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
CSM RA	Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken
DIBt	Deutsches Institut für Bautechnik
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBArbSchV	Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung
EBC	Eisenbahn-Cert/Benannte Stelle Interoperabilität
EBL	Eisenbahnbetriebsleiterin/Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
ECVVR	European Centralised Virtual Vehicle Register
ECM	Entity in Charge of Maintenance
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
EU	Europäische Union
EUB	Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EUV	Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung
GGBefG	Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IfSG	Infektionsschutzgesetz
IOH	Ingenieur-, Ober-, Hochbau
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
NBS	Neubaustrecke
NVR	National Vehicle Register (Nationales Fahrzeugeinstellungsregister)
proEA	Prozessorientierte Eisenbahnaufsicht
RID	Règlement concernant le transport international ferroviare des marchandises Dangereuses (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr)
SiBe	Sicherheitsbescheinigung
STE	Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
StrlSchV	Strahlenschutzverordnung
TEIV	Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
TEN	Transeuropäisches Netz
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
TrinkwV	Trinkwasserverordnung
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen
VV BAU	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie von maschinen-technischen Anlagen
VV BAU-STE	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
VV BETRAU	Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der betrieblichen Eisenbahnaufsicht
VV EA	Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von baulichen Anlagen
VV EA-STE	Verwaltungsvorschrift für die Eisenbahnaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
VV IBG	Verwaltungsvorschrift Inbetriebnahmegenehmigung Fahrzeuge
VV IST	Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich der ortsfesten Anlagen
ZiE	Zustimmung im Einzelfall

Herausgeber

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

Redaktion

Heike Schmidt
Moritz Huckebrink

Gestaltung

artwork factory, Köln

Bildnachweis

Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild
Titel (Max Lautenschläger), S. 6–7 (JET-FOTO), S. 22 (Bartłomiej Banaszak), S. 38 (Christian Bedeschinski)

pixelio.de

S. 4–5 (Andreas Dengs), S. 8–9 (Henrik G. Vogel), S. 12–13 (Peter von Bechen), S. 15 (Erich Westendarp), S. 18–19 (Viola),
S. 21 (Erich Westendarp), S. 25 (BirgitH), S. 30–31 (Uwe Schwarz), S. 32 (Thomas Max Müller), S. 36 (Verena N.),
S. 42–43 (tom-sawyer), S. 44–45 (Gerhard Frassa)

Eisenbahn-Bundesamt
S. 4, S. 10, S. 11

Druck

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Stand

November 2012

Kontakt

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

Dieser Bericht ist Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).
Er wird unentgeltlich abgegeben. Die Wiedergabe von Auszügen des Jahresberichtes ist nur mit
Quellenangabe gestattet.
Eine PDF-Version des EBA-Jahresberichtes steht unter www.eisenbahn-bundesamt.de zum Download.