



Eisenbahn-Bundesamt



**KOMPETENZ
und
VERANTWORTUNG**

2005



JAHRESBERICHT



Stand: Juli 2006

Dieser Bericht ist ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes.
Er wird unentgeltlich abgegeben. Die Wiedergabe von Auszügen des
Jahresberichtes 2005 ist nur mit Quellenangabe gestattet.
Eine PDF-Version des EBA Jahresberichtes 2005 finden Sie im EBA Internet,
www.eisenbahn-bundesamt.de zum Download.

***KOMPETENZ
und
VERANTWORTUNG***

2005

JAHRESBERICHT



Impressum

HERAUSGEBER:

Eisenbahn-Bundesamt [EBA]
Referat 90 - Controlling / Öffentlichkeitsarbeit
Vorgebirgsstraße 49
D-53119 Bonn

REDAKTION:

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

SATZ und LAYOUT:

Erwin Weilbacher

BILDNACHWEIS:

Connex
DB AG, Bahn im Bild
Eisenbahn-Bundesamt [EBA]
Transrapid International GmbH & Co. KG

DRUCK:

BMVBS, Z32, Bonn

AUFLAGE:

3.500 Exemplare

STAND:

Juli 2006

KONTAKT:

Telefon: (0228) 9826-186
Telefax: (0228) 9826-119
E-Mail: presse@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Inhalt



KOMPETENZ und VERANTWORTUNG

Impressum	4
Inhalt	5
Vorwort	6
Historie	7
Standorte	8
Organigramm	9

EBA als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde, Dienstleister im nationalen und internationalen Raum

Ziele	12
Berater der Bahnindustrie	13
Gestaltung des Bahnverkehrs	13
Partner in Europa	14

Mit Systemkompetenz bereit für die Zukunft - Das Eisenbahn-Bundesamt

Organisation	16
Infrastruktur	16
Fahrzeuge und Betrieb	16
Finanzierung	18
Querschnittsaufgaben der Verwaltung	18
Personal	18
Organisation, Personalwirtschaft und Informationstechnik	19
Haushalt und Innere Dienste	19
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	20
Projekt Magnetschwebbahn und Stabsstelle Unfalluntersuchung	21
Magnetschwebbahn	21
Unfalluntersuchung	21

Zahlen und Leistungen

Produkthaushalt	24
Rechtsangelegenheiten	25
Internationales - Anerkennung Benannter Stellen	25
Justitiariat	26
Netzzugang	26
Projekt Lärmkartierung	27
Zulassung von Anlagen	28
Planfeststellung	28
Bauaufsicht	29
Eisenbahnaufsicht	31
Anlagen	31
Umwelt-, Brand- und Arbeitsschutz und sonstige Leistungen	32
Aufsicht Fahrzeuge	32
Betrieb	33
Infektionsschutz	34
Abnahme / Inbetriebnahme von Fahrzeugen	35
Beförderung gefährlicher Güter	36
Radioaktive Stoffe	36
Behördliche Gefahrgutkontrollen	36
Ausnahmen und Bescheinigungen	37
Anerkennung und fachtechnische Begutachtung	39
Unregelmäßigkeiten und Unfalluntersuchungen	40
Unregelmäßigkeiten	40
Unfalluntersuchung	40
Finanzierung von Investitionen	41
Aufgaben und Volumen	41
Lärmsanierung, kombinierter Verkehr und Gleisanschlüsse	42
Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben	43
Magnetschwebbahn	44
Landeseisenbahnaufsicht	44
Externe Sonderaufgaben	46
Abkürzungen	47



Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor Ihnen liegt der nunmehr zweite Jahresbericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Mit dem Jahresbericht möchte ich Ihnen einen Einblick in unsere Tätigkeiten und Verwaltungsabläufe geben. Ziel ist dabei die Gewährleistung eines transparenten und bürgernahen Verwaltungshandelns.

Die diesem Bericht zu Grunde liegenden Auswertungen zeigen, dass das EBA unter Einsatz effizienter Verwaltungsstrukturen und Managementsysteme einen hohen Qualitätsstandard erreicht hat. Besonders hervorzuheben sind das SAP-System, das Personalverwaltungssystem PVS und die Kosten- und Leistungsrechnung (KLR). Zusätzlich wurde im EBA im Jahre 2005 ein Dokumenten- und Workflow-Management-System (DOWEBA) eingeführt, das eine elektronische Vorgangsbearbeitung und Archivierung ermöglicht. Eine effiziente Antragsbearbeitung im Sinne unserer Kunden ist hierdurch gewährleistet. Darüber hinaus entwickelt das EBA zurzeit ein Verfahren zur elektronischen Planbearbeitung und Plan genehmigung einschließlich rechtsverbindlicher Signierung, das zu einer erheblichen Vereinfachung des Planfeststellungsverfahrens führen wird.

Um bestehende Strukturen systematisch zu analysieren wurde zudem das Projekt Prozessoptimierung (PPO) im EBA eingerichtet. Das Projekt hat zum Ziel, die Effizienz sowie die Einheitlichkeit des Handelns im Eisenbahn-Bundesamt zu erhöhen. Mit Hilfe externer Berater wird eine Ist-Prozessanalyse durchgeführt. Darauf aufbauend werden Soll-Prozesse sowie Kennzahlensysteme sukzessive eingeführt.



Europäische Entwicklungen wie die Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit bringen neue und veränderte Aufgabenstellungen mit sich, die auch zukünftig eine permanente Anpassung der Verwaltungsstrukturen erfordern. So muss die im EBA angesiedelte Unfalluntersuchungsstelle an europäische Vorgaben ausgerichtet, ein Fahrzeugregister aufgebaut und neue Aufgaben, wie die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, umgesetzt werden. Das EBA ist für eine qualitativ hochwertige und effiziente Umsetzung neuer Aufgaben bestens gerüstet, weil europäische Entwicklungen aktiv begleitet und durch optimierende Verwaltungsprozesse vorausschauend berücksichtigt werden.

Der vorliegende Bericht steht Ihnen auch via Internet zur Verfügung. Auf unserer Homepage (www.eisenbahn-bundesamt.de) stehen für Sie auch weitere allgemeine und fachspezifische Informationen bereit.

Ihr

Armin Keppel
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes

Historie

Das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens tritt 1994 in Kraft. Die Deutsche Bahn AG wird in Frankfurt am Main gegründet. Gleichzeitig wird das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ins Leben gerufen. Als weitere Behörde geht das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aus der Bahnreform hervor.

Das EBA ist eine selbständige, einstufige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (EdB), die Magnet-schwebebahnen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet in der Bundesrepublik Deutschland.

Geleitet wird das EBA von seinem Präsidenten. Es unterliegt der Aufsicht durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Die Behörde umfasst ca. 1.250 Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter und gliedert sich in die Zentrale mit Sitz in Bonn sowie 12 Außenstellen an 15 Standorten.

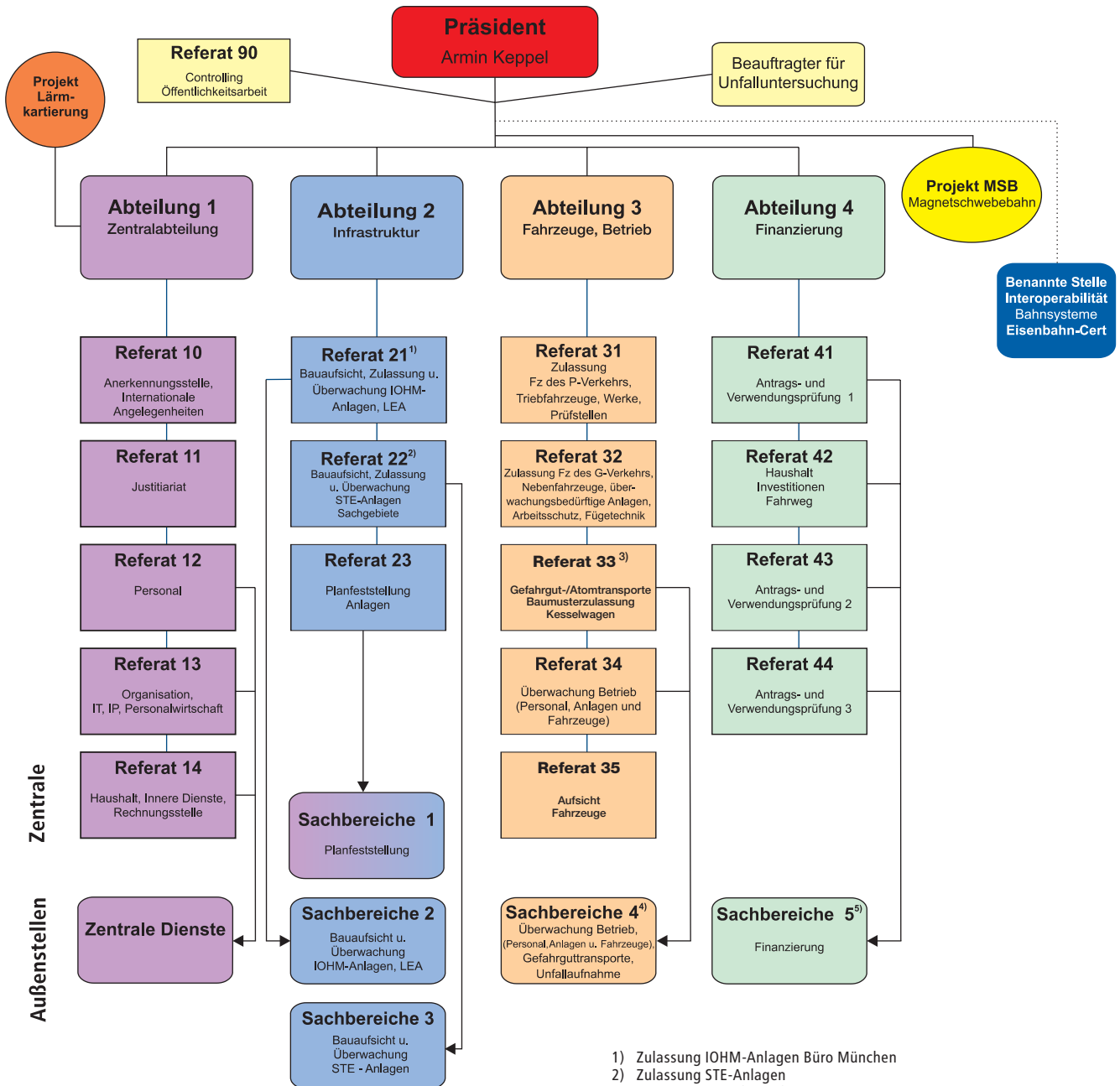




Standorte



Organigramm



- 1) Zulassung IOHM-Anlagen Büro München
- 2) Zulassung STE-Anlagen Sachgebiet 224 (Berlin) und Sachgebiet 226 (München)
- 3) Atomrechtliche Aufsicht
- 4) nicht am Standort Saarbrücken
- 5) nur an den Ast B, DD, EF, HAL, F, HH, KA, K/E, N und SN

Das aktuellste Organigramm finden Sie immer im Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de



**EBA als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde,
Dienstleister im nationalen und
internationalen Raum**



Ziele

Zur Wahrnehmung seiner Aufsichtsfunktion und der zielgerichteten Erfüllung von Aufgaben zur Begutachtung und Beratung hat das EBA ein Leitbild erstellt und sein Handeln danach ausgerichtet.

- *Wir leisten im gesetzlichen Rahmen der geltenden Gesetze unseren Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele und zur Umsetzung der Bahnreform im Wettbewerb der Verkehrsträger.*
- *Wir gestalten die Zukunft eines sicheren und umweltfreundlichen Bahnverkehrs in Deutschland und Europa sowie den Prozess des Zusammenwachsens des europäischen Bahnwesens maßgeblich mit.*
 - *Wir sorgen in Erfüllung des gesetzlichen Auftrages für Sicherheit und Ordnung.*
 - *Wir sind als Kompetenzzentrum für Bahntechnik offen für Innovationen.*
- *Wir runden zur Effizienzsteigerung und Erhöhung des Kundennutzens unser Tätigkeitsspektrum durch die Übernahme neuer Aufgaben ab.*
 - *Wir entwickeln die Struktur des EBA kontinuierlich weiter, um auch bei geänderten Rahmenbedingungen optimal wirken zu können.*
 - *Wir nutzen moderne Managementmethoden und -instrumente.*
 - *Wir gleichen unsere Kosten durch Erhebung von Gebühren selbst aus, soweit dies im Rahmen geltender Gesetze und Verordnungen möglich ist.*
 - *Wir erledigen unsere Aufgaben auch unter Hinzuziehung externen Sachverständes kompetent, zuverlässig, unabhängig, kundenfreundlich und kostengünstig.*
- *Wir lassen uns dabei von dem Grundsatz „soviel Aufsicht wie erforderlich - soviel Service wie möglich“ leiten.*
- *Wir sorgen für einheitliche Entscheidungen unabhängig von Ort und Ansprechpartner.*

Die Erreichung der Ziele des Leitbildes konzentriert sich dabei insbesondere auf drei Kernaufgaben.

Berater der Bahnindustrie

Das EBA arbeitet mit den führenden Bahntechnikunternehmen und Verbänden zusammen. Ob Fahrweg- oder Fahrzeugbau sowie Signal-, Telekommunikations- oder Elektrotechnik weltweit aktive Systemanbieter und Zulieferer produzieren in Deutschland. Neue Techniken und Verfahren haben auch im Gleisbau und der Instandhaltung in den vergangenen Jahren Einzug gehalten.

Das EBA setzt auf frühzeitige Beteiligung bei der Entwicklung neuer Systeme und Komponenten zur Förderung und Unterstützung des Systems Bahn. Die Bedeutung der Bahnindustrie spiegelt sich in dem Bruttoinvestitionsvolumen der Deutschen Bahn AG wieder, die in den vergangenen Jahren durchschnittlich 7 Mrd. € verauslagt hat.

Der hohe Innovations- und Zeitdruck hat auch das EBA vor große Herausforderungen gestellt. Damit bei der hohen Anzahl neu zuzulassender Fahrzeuge, Techniken und Verfahren durch langwierige Prüfverfahren kein Engpass entsteht, begleitet die Genehmigungsbehörde EBA den Planungs- und Produktionsprozess kontinuierlich. Hierfür ist insbesondere die Magnetschwebebahn als innovative Technik ein Beispiel.

Die Sicherheitsstandards, die das EBA dabei zugrunde legt, beruhen auf Gesetzen, Verordnungen und anerkannten Regeln der Technik. Innovationen im Technologiesektor steht das EBA - sofern die Sicherheitsanforderungen erfüllt sind - offen gegenüber.

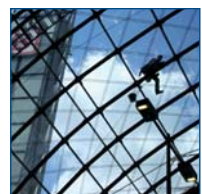
Die umfassenden Tätigkeiten des EBA erfordern hohen Sachverstand. Um schnell und flexibel reagieren zu können, bedient sich das EBA unabhängiger Sachverständiger. Inzwischen kann das EBA auf einer Vielzahl anerkannter Experten aus allen wichtigen eisenbahntechnischen Bereichen zurückgreifen.

Gestaltung des Bahnverkehrs

Wettbewerb und mehr Verkehr auf der Schiene sind zwei zentrale Anliegen der Bahnreform. Jeder der die gesetzlichen Bedingungen erfüllt, kann heute Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betreiben und Verkehrsleistungen anbieten. Immer mehr Unternehmen steigen in den neu geschaffenen Markt ein.

Dem EBA fällt hier eine entscheidende Rolle zu. Es überwacht die Einhaltung der vom Gesetz- und Verordnungsgeber aufgestellten Rahmenbedingungen. Die bis 2005 beim EBA angesiedelte Netzagentur trägt dem Wettbewerbsgedanken Rechnung, damit konkurrierende Unternehmen gleiche Chancen erhalten. Die ordnende Funktion liegt dabei im Interesse der Unternehmen selbst.

Zusätzlich zu den Aufgaben als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde der Eisenbahnen des Bundes haben 13 Bundesländer die Aufgaben der Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen übertragen.





Partner in Europa

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



Das Ziel Europas ist weg von nationalen Netzen hin zu einem europäischen Eisenbahnsystem. Um dieses Ziel umzusetzen, beteiligt sich das EBA aktiv in internationalen Gremien zur Abstimmung und Harmonisierung von Prozessen bezüglich der Zulassung und Aufsicht auf europäischer Ebene. Das EBA ist zugleich Schnittstelle zu den nationalen Partnern.



Zur weiteren Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Bahnsystems wurden inzwischen sowohl im Hochgeschwindigkeitsverkehr als auch teilweise im konventionellen Verkehr durch sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erarbeitet. Diese enthalten sowohl die Anforderungen als auch die Prüfverfahren für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme.

Die EU-Konformitätsprüfungen werden von den Benannten Stellen durchgeführt. In Deutschland ist das Eisenbahn-Cert (EBC) (www.eisenbahn-cert.de) Benannte Stelle für den Bereich Bahnsysteme. Diese enthalten sowohl die Anforderungen als auch die Prüfverfahren für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme.



Abfahrt Departure

Zeit time	Über via	Nach destination	Gleis track
14:22	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:24	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:26	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:28	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:30	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:32	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:34	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:36	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:38	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:40	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:42	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:44	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:46	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:48	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:50	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:52	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:54	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:56	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
14:58	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:00	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:02	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:04	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:06	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:08	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:10	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:12	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:14	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:16	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:18	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:20	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:22	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:24	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:26	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:28	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:30	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:32	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:34	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:36	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:38	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:40	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:42	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:44	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:46	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:48	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:50	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:52	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:54	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:56	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
15:58	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6
16:00	Frankfurt	Frankfurt Hbf	6

**Mit Systemkompetenz
bereit für die Zukunft -
Das Eisenbahn-Bundesamt**



Organisation

Die Zentrale des EBA besteht aus vier Abteilungen mit den nachgeordneten Referaten, die zugleich für die fünf Sachbereiche in den Außenstellen zuständig sind.



Infrastruktur

In der Abteilung 2 des EBA sind die Aufgaben gebündelt, die mit der Eisenbahninfrastruktur zusammenhängen. Beginnend mit der Planfeststellung einer neu zu errichtenden bzw. der Änderung einer bestehenden Eisenbahnbetriebsanlage sind alle hoheitlichen Aufgaben zur Zulassung der Infrastruktur und nachgeordnet der Aufsicht in dieser Abteilung angesiedelt. Dies gilt nicht nur für die Gleisanlagen des Oberbaus an sich, sondern ebenso für Tunnel, Brücken und andere Bauwerke sowie die gesamte Leit- und Sicherungstechnik, Energieversorgung und Telekommunikation.



Zu den einzelnen Aufgaben der Abteilung gehören insbesondere folgende Tätigkeiten:

- *Zulassung eisenbahnspezifischer Bauarten, Bauteile und Baustoffe,*
- *Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen,*
- *Bauaufsicht bei Baumaßnahmen des baulichen Zivilschutzes,*
- *Überwachung des betriebssicheren Zustandes von Eisenbahnbetriebsanlagen,*
- *Planfeststellung und Plangenehmigung,*
- *Landeseisenbahnaufsicht über nichtbundeseigene Eisenbahnen,*
- *Anerkennen / Überwachen von Gutachtern und Sachverständigen,*
- *Aufsicht überwachungsbedürftiger Eisenbahnbetriebsanlagen,*
- *Technische Arbeitsschutzaufsicht/Brandschutz von Eisenbahnbetriebsanlagen,*
- *Freistellung von Bahnbetriebszwecken.*
- *Genehmigung für die Inbetriebnahme*



In den zur Abteilung 2 gehörenden Sachbereichen der Außenstellen werden im Sachbereich 1 die Planfeststellung und die Freistellung von Bahnbetriebszwecken, im Sachbereich 2 insbesondere die Bauaufsicht und Eisenbahnaufsicht über die Anlagen des Ingenieurbaus, Oberbaus und Hochbaus sowie von maschinentechnischen Anlagen (*IOHM*) durchgeführt. Der Sachbereich 3 ist für die Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen (*STE*) verantwortlich.



Fahrzeuge, Betrieb

In der Abteilung 3 - Fahrzeuge und Betrieb werden die Abnahme- und/oder Inbetriebnahmeprozesse für neue Fahrzeuge und Betriebssysteme auf nationaler als auch auf europäischer Ebene geführt. Das EBA begleitet den Zulassungsprozess neuer Fahrzeuge und Betriebssysteme von der Lastenheftphase über die Entwicklung und Herstellung, den Tests zur Betriebserprobung bis zur Gesamtbewertung und anschließenden Inbetriebnahme.



Die hierzu notwendigen Prüf- und Zulassungsgrundlagen unter Berücksichtigung des Umfangs, der Prüftiefe und der besonderen eisenbahnspezifischen Prüfverfahren stimmt das EBA mit den Experten der Bahnbetreiber und der Bahnindustrie sowie mit den zuständigen europäischen Eisenbahnsicherheitsbehörden 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 diesen hohen Sicherheits- und Qualitätsansprüchen in besonderer Weise Rechnung.

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

Neben den vielfältigen Zulassungsaufgaben wird in der Abteilung zugleich die Eisenbahnaufsicht über den Betrieb und die Fahrzeuge umfassend wahrgenommen.

Eine besondere Aufsichtsfunktion obliegt dem EBA mit der vor Ort-Überwachung der Gefahrguttransporte sowie der Transporte radioaktiver Stoffe auf der Schiene. Die Mitarbeiterinnen/ Mitarbeiter der Abteilung Fahrzeuge und Betrieb leisten auf diese Weise einen wichtigen Beitrag für die hohe Systemsicherheit des Verkehrsträgers Eisenbahn.

Zusammengefasst obliegen der Abteilung 3 folgende Aufgaben:

- *Abnahme und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten für Eisenbahnen des Bundes (EdB),*
- *Überwachung des betriebs sicheren Zustandes von Eisenbahnfahrzeugen der EdB,*
- *Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb,*
- *Erteilung von Genehmigungen und Ausnahmen von Vorschriften der EBO/ESBO/ESO,*
- *Fachtechnische Begutachtung von Fahrzeugwerkstätten für die Instandhaltung der Eisenbahnfahrzeuge,*
- *Grundsatzangelegenheiten der Fügetechnik, des technischen Arbeits-, Umwelt- und Brandschutzes und der Überwachungs- und genehmigungsbedürftigen Anlagen,*
- *Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene nach der Gefahrgutverordnung Straße / Eisenbahn,*
- *Atomrechtliche Aufsicht im Bereich der EdB,*
- *Erteilen von Bescheinigungen für die Beförderung gefährlicher Güter,*
- *Anerkennen / Überwachen von Gutachtern und Sachverständigen,*
- *Prüfung und Bestätigung von Eisenbahnbetriebsleitern,*
- *Aufsicht nach Infektionsschutzgesetz,*
- *Erteilen von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).*

Die operativen Aufgaben der Abteilung 3 werden neben den Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen der Zentrale insbesondere im Sachbereich 4 der Außenstellen durchgeführt.





Finanzierung

Die Abteilung 4 und die Sachbereiche 5 in den Außenstellen sind im Einzelnen für die Finanzierung von Investitionen insbesondere in folgenden Bereichen zuständig.

- *Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG),*
- *Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz,*
- *Neu- und Ausbauvorhaben, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen,*
- *Vorhaben aus dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)*
- *Vorhaben nach dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE),*
- *Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen,*
- *Maßnahmen des kombinierten Verkehrs,*
- *Neu- und Ausbau sowie Reaktivierung von Gleisanschlüssen.*

Die im Zusammenhang mit der Finanzierung zu erledigenden Aufgaben beziehen sich in erster Linie auf die:

- *Vorbereitung und Durchführung von Finanzierungsvereinbarungen,*
- *Erstellung von Zuwendungsbescheiden,*
- *Beurteilung der zur Finanzierung vorgesehenen Planungen im Hinblick auf technische und betriebliche Notwendigkeit sowie auf Wirtschaftlichkeit im Wege der Planungsbegleitung und Antragsprüfung,*
- *Prüfen der zweckentsprechenden und wirtschaftlichen Verwendung der in Anspruch genommenen Bundes- und EU-Mittel.*



QUERSCHNITTSAUFGABEN DER VERWALTUNG

Die Kernfunktionen für verwaltungsmäßige Serviceaufgaben umfassen neben dem Bereich für Rechtsangelegenheiten insbesondere die Aufgaben zur Organisation/IT, zu Personal und Haushalt sowie den Inneren Diensten. In der Abteilung 1 sind diese klassischen Aufgaben einer Zentralabteilung gebündelt.



Personal

Das Personalreferat des EBA ist zuständig für 1.250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon etwa 1.000 Beamtinnen und Beamte und rund 250 Beschäftigte. Zu den wesentlichen Aufgaben des Referates gehören die Personaldisposition, die Personalverwaltung und die Personalentwicklung.

Im Zuge der Personaldisposition durchlaufen jährlich ca. 3.000 Bewerbungen das Personalreferat.



Um den erforderlichen Wissenserwerb und Wissenserhalt zu gewährleisten, werden neben der Schulung neuer Behördensysteme jährlich rund 1.000 Fachschulungsmaßnahmen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des EBA organisiert und durchgeführt.

Die im EBA angebotenen Laufbahnausbildungen für den technischen höheren und gehobenen Dienst sowie die Ausbildungen zur/zum Fachangestellten für Bürokommunikation und zur Fachinformatikerin/zum Fachinformatiker für Systemintegration zeigen das große Engagement des Hauses bei der Nachwuchsgewinnung auf. Das Personalreferat übernimmt dabei die Funktion des Prüfungsamtes für die Fachrichtung „*Bahnwesen*“ und bildet zugleich als einzige Stelle im Bahnwesen für andere Behörden aus.

Organisation, Personalwirtschaft und Informationstechnik

Referat 13 übernimmt für die Fachabteilungen alle Fragen der Organisation (*wie z.B. der Geschäftsprozessoptimierung*), der Personalwirtschaft und der Ausrüstung mit informationstechnischer und Telekommunikationsinfrastruktur von der Telefonanlage, den PC-Arbeitsplätzen für die Bürokommunikation und den IT-Verfahren für die Fachdienste.

Neben der Bereitstellung nach dem neuesten Stand der Technik ausgestatteter PC-Arbeitsplätze sowie mobiler Arbeitsplätze für Außendienst und Telearbeit werden zahlreiche Fachverfahren und ein zentrales Dokumenten- und Vorgangsmanagementsystem (*DOWEBA*) betrieben, das derzeit nach einem in 2005 stattgefundenen europaweitem Vergabeverfahren bis 2007 auf einen flächendeckenden Betrieb ausgerollt wird. Nach dem EBA-weitem Einsatz (*Roll-Out*) wird allen Kunden des EBA die Möglichkeit zur Verfügung stehen, elektronische Anträge über das Internet zu stellen. Mit der Bereitstellung eines Referenzsystems nimmt das EBA eine führende Rolle innerhalb der Bundesverkehrsverwaltung wahr und bietet anderen Behörden Dienstleistungen auf diesem Gebiet an.

Aufgabe der Organisation ist es außerdem, Kernprozesse im EBA zu ermitteln und auf dieser Grundlage eine Optimierung der Arbeitsprozesse in einer sinnvoll geordneten Aufbauorganisation vorzunehmen. Darauf aufbauend führt die Personalwirtschaft in den einzelnen Organisationseinheiten eine Personalbedarfsermittlung durch und bewertet die so ermittelten Dienstposten.

Haushalt und Innere Dienste

Dem Bereich der Zentralen Dienste obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

- *Haushaltsplanung- und -bewirtschaftung,*
- *Liegenschafts- und Fuhrparkmanagement,*
- *Materialbeschaffung,*
- *Poststelle / Registratur,*
- *Bibliothek.*

Im Rahmen des kameralen Haushaltes werden jährlich ca. 48.000 Buchungen im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen (*HKR*) bewirtschaftet. 2005 standen den Ausgaben von 69,5 Millionen € Einnahmen von 45 Millionen € gegenüber. Von den Ausgaben entfallen ca. 80 % auf das Personal.





Die Bewirtschaftung erfolgt mittels des modernen Systems SAP-R3. Aufgrund der effizienten Haushaltsbewirtschaftung wurde das EBA durch einen Arbeitskreis der Bundesbehörden als „*best-practise-Behörde*“ eingestuft.

Das Liegenschaftsmanagement ist für die EBA-Zentrale und die Außenstellen mit einer Nutzfläche von über 77.000 m² in eigenen Gebäuden verantwortlich.

Dem EBA-Fuhrparkmanagement standen im Zeitraum des Jahresberichtes zur Umsetzung seiner Aufgaben 77 Dienstwagen mit einer jährlichen Gesamtleistung von ca. 2,5 Millionen km zur Verfügung. Die Bibliothek führt einen Bestand von ca. 20.000 Bestandsobjekten.



Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Das Interesse an Medienpräsenz und anderen Auskünften nimmt nicht zuletzt durch die starke Verbreitung des Internets in den Privathaushalten und dem zum 1.1.2006 in Kraft getretenem Informationsfreiheitsgesetz (*IFG*) kontinuierlich zu. Verantwortlich für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sind die Mitarbeiter des Referats 90.

Die folgende Tabelle verdeutlicht die zunehmenden Leistungen und Aufgaben zur Medienarbeit durch das EBA:

	2003	2004	2005
Presseinformationen	14	29	27
Fachtagungen, Veranstaltungen	4	6	5
NewsLeterausgaben	-	50	47
Newsletter Abonnements	-	rd. 1.500	rd. 2.000
Seitenaufrufe www.eisenbahn-bundesamt.de	2.644.280	2.853.981	3.705.624
Anfragen über Internet, Post, Fax	rd. 200	rd. 420	rd. 630
Screening-Entscheidungen über das Internet	rd. 1.200	rd. 3.000	rd. 4.000

Zu erkennen ist, dass die EBA-Website www.eisenbahn-bundesamt.de eine deutlich steigende Nachfragewirkung generiert. Eine vor kurzem durchgeführte Befragung der Besucher ergab, dass bei den Parametern Eindruck und Nutzen für die eigene Tätigkeit eine hohe Zufriedenheit vorliegt.

PROJEKT MAGNETSCHWEBEBAHN UND STABSSTELLE UNFALLUNTERSUCHUNG

Magnetschwebebahn

Das EBA ist als Aufsichts-, Genehmigungs- und Planfeststellungsbehörde auch für Magnetschwebebahnen (MSB) verantwortlich.

Mit dem Projekt Magnetschwebebahn steht den Partnern in Wirtschaft und Verwaltung ein kompetenter Ansprechpartner für alle Fragen der MSB zur Verfügung. An den Standorten Bonn und München ist ein Team von 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in die Projektarbeit eingebunden.

Die Aufgaben des Projektes MSB lassen sich in folgende Bereiche gliedern:

- *Verwaltungsverfahren nach dem Magnetschwebebahnplanungsgesetz (MBPIG) im Wesentlichen die Planfeststellung,*
- *Verwaltungsverfahren nach dem Allgemeinen Magnetschwebebahngesetz (AMbG) z.B. Erteilung der Betriebsgenehmigung,*
- *Verwaltungsverfahren nach der Magnetschwebebahn-Bau- und Betriebsordnung (MbBO), darunter*
 - *Erteilung der Betriebserlaubnis,*
 - *Abnahme von Fahrzeugen und Betriebsanlagen,*
 - *Genehmigung des Sicherheitskonzeptes,*
 - *Genehmigung der Grundsätze und Verfahren des Instandhaltungsprogramms,*
 - *Bestätigung von Betriebsleitern,*
- *Unterstützung des BMVBS bei der Umsetzung von Regierungsvereinbarungen und der Durchführung des Weiterentwicklungsprogramms zur MSB-Technik.*



Unfalluntersuchung

Dem EBA obliegt die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb. Die Frage „Wie konnte das geschehen?“ stand nach Bahnbetriebsunfällen stets im Mittelpunkt, so dass die Unfalluntersuchung eine wichtige und unabhängige Sonderfunktion im EBA einnimmt.

- *Um Konflikte mit Genehmigungen und Abnahmen auszuschließen und Unfallursachen ohne Rücksicht auf interne Strukturen zu untersuchen, wurde 1998 die Funktion des „Beauftragten für Unfalluntersuchung“ als Stabsstelle des Präsidenten eingerichtet. Der Beauftragte für Unfalluntersuchung konzentriert sich vor allem auf die Suche nach den Unfallursachen.*
- *Durch die interne Organisation stellt das EBA sicher, dass die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen unabhängig und objektiv durchgeführt wird.*





Zahlen und Leistungen



Das EBA hat als Pilotbehörde des Bundes durch die Kosten- und Leistungsrechnung mit SAP-R3 ein modernes Führungs- und Steuerungsinstrument eingeführt. Die KLR liefert Informationen zu Kosten, Erlösen und Leistungsgrößen mit denen über das Berichtswesen das wirtschaftliche Handeln beschrieben und als Entscheidungsgrundlage zur permanenten und selbstkritischen Prozessoptimierung genutzt wird.

Als eine der sechs Pilotbehörden des Bundes beteiligt sich das EBA an der Erprobung des Produkthaushaltes durch das Bundesministerium der Finanzen (*BMF*), um die outputbezogenen Leistungen des EBA transparent zu machen und in Form von sogenannten Produkten abzubilden.

Die Produkte werden innerhalb der KLR und dem Produkthaushalt zu Produktgruppen und die Produktgruppen zu den 11 Produktbereichen des EBA aggregiert. Diese nach Outputkriterien ausgerichtete dreistufige Produktstruktur macht die vielfältigen und komplexen Aufgaben und Leistungen des EBA - die in den Tabellen durch Fallzahlen dargestellt sind - in besonderer Weise transparent.

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

Die Struktur und die Aufgaben des Produkthaushaltes lassen sich in vielen Aspekten mit dem eines „*Lebenszyklus Eisenbahn*“ vergleichen. Die hoheitlichen Aufgaben werden in einer Analogie abgebildet, die innerhalb der unternehmerischen Tätigkeit von EVU und von EIU mit der Unternehmensgründung beginnt und mit der Beendigung der Geschäftstätigkeit abschließt.

Rechtsangelegenheiten



Zu Beginn der Aufgaben in einem solchen Lebenszyklus von Eisenbahnunternehmen steht die Konzessionierung. Die Erteilung der Konzession erfolgt mit Nachweis der Zuverlässigkeit, Fachkunde und finanziellen Leistungsfähigkeit durch den Antragsteller. Zugleich obliegt dem EBA die Gewährleistung der Unabhängigkeit von EVU und von EIU. Der Produktbereich Rechtsangelegenheiten des EBA tritt in die Funktion als Wächter der Unabhängigkeit und unterteilt sich in die Gruppen:

- *Internationales - Anerkennung Benannter Stellen,*
- *Justitariat,*
- *Netzzugang.*

Internationales - Anerkennungsstelle Benannter Stellen

Mit Gründung der „European Railway Agency“ (ERA) in Lille forciert die Europäische Kommission ihre Zielsetzung einen einheitlichen Europäischen Eisenbahnraum zu realisieren. In zahlreichen Arbeitsgruppen der ERA erarbeiten Eisenbahn-Spezialisten aus ganz Europa neue gesamteuropäische Regelungen. Zur Bündelung deutscher Interessen werden die Arbeiten des EBA in den ERA-Arbeitsgruppen, die Webseite www.lenkungskreis.de sowie der Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit koordiniert.

Der Lenkungskreis setzt sich aus Vertretern des BMVBS, der Bundesländer, der deutschen Bahnindustrie und der deutschen Bahnen zusammen. In den Arbeitsgruppen des Lenkungskreises werden die relevanten Themen der ERA-Arbeitskreise national diskutiert. Es werden Stellungnahmen zur europäischen Gesetzgebung erarbeitet und in den verschiedenen Gremien der EU diskutiert. Das EBA bereitet die Umsetzung der europäischen Gesetzesinitiative in nationales Recht vor.

Des Weiteren bereitet das EBA die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen von z.B. Lokomotiven auf bilateraler Ebene vor. Um den Sicherheitsbehörden der neuen EU-Beitrittsländer den Weg in die EU zu erleichtern, beteiligt sich das EBA an „*Twinning-Programmen*“, in welchen die europäischen Eisenbahnregelungen erläutert werden. Darüber hinaus werden ausländische Delegationen empfangen und Vortragsprogramme organisiert.

Die Anerkennung und Überwachung Benannter Stellen in Deutschland zur Zertifizierung europäischer Eisenbahnprodukte zählt ebenfalls zum Zuständigkeitsfeld.



Justitiariat

Das Justitiariat hat die Aufgabe, alle fachlichen Rechtsangelegenheiten des EBA sowie EBC ausgenommen Personal- und Planfeststellungs- und Umweltrecht zu unterstützen. Es führt außerdem die Widerspruchsverfahren zu den genannten Rechtsbereichen und nimmt die Vertretung der Behörde vor den Gerichten wahr.

Das Justitiariat ist aktiv an der Fortentwicklung des nationalen und internationalen Eisenbahnrechts beteiligt. Derzeit steht die Umsetzung des 2. Infrastrukturpaktes aus dem Europäischen Recht in das nationale Recht an. Dabei werden die beiden Verordnungen zur Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (*Richtlinie 96/48/EG des Rates und Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates*) zusammen geführt sowie die Sicherheitsrichtlinie der EU in nationales Recht umgesetzt.

Dem Justitiariat obliegen neben den oben genannten Bereichen auch eine Reihe eigenständiger Fachaufgaben. Ein Schwerpunkt im vergangenen Jahr war die Einrichtung eines Beirates bei der DB Netz AG. Das Justitiariat hat ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt und Vorschläge für die Besetzung erarbeitet.

Die Novellierung des AEG im Mai 2005 veränderte auch die Vorschriften zum Stilllegungsrecht. Dies führte beim EBA vorübergehend zu einem Rückgang der Anträge zur Erteilung einer Stilllegungsgenehmigung. Gleichzeitig wurden die Vorschriften des Anschlussrechtes der Eisenbahnen ans Netz verschärft.

Netzzugang

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

- *Anspruch von EVU und internationalen Gruppierungen auf diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur,*
- *Entgeltfragen (Berechnungsgrundlagen, Bemessungskriterien, Nachlässe),*
- *Gesetzliche Regeln zur diskriminierungsfreien Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.*

Dem EBA obliegt die Befugnis, Beeinträchtigungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu untersagen. Zur Prüfung eines möglicherweise diskriminierenden Verhaltens enthält die EIBV für die Zuteilung konfliktbehafteter Nutzungswünsche (*Trasse, sonstige Anlagen und Einrichtungen*) ein mehrstufiges Konfliktlösungsverfahren. Nach dem Grundsatz des verhandelten Netzzugangs sieht es ein zweistufiges Verfahren zur Lösung eines Konfliktes vor:

1. *Einvernehmliche Lösung der beteiligten Unternehmen (Konsensprinzip),*
2. *Durchführen eines Höchstpreisverfahrens mit Zuteilung aufgrund des höchsten Gebotes.*

In den Jahren 2000 - 2005 bearbeitete die Netzagentur folgende Verfahren und Leistungen:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Netzzugangsstreitigkeiten	31	33	43	84	61	10
Entgelte Serviceeinrichtungen (§ 14 Abs. 5 AEG)	0	0	0	19	14	13
Verfahren gem. § 14 3a AEG	31	33	43	65	48	65

Netzzugang

Im Jahr 2005 wurden im Zuge der gesetzlichen Neuerungen das AEG oder das EIBV novelliert. Die Änderungen wurden auch durch europarechtliche Vorgaben veranlasst, die in nationales Recht umzusetzen waren. Hierzu gehören als Neuerung beispielsweise eine neue Regelung der Konfliktlösung sowie die Einführung neuer Rechtsinstitute (z. B. *Rahmenvertrag*).

Zum 1.1.2006 wurden die Aufgaben des diskriminierungsfreien Netzzugangs sowie weitere Aufgaben im Bereich des Infrastrukturzugangs in die Bundesnetzagentur verlagert. Im EBA verblieben ist unter anderem die Aufgabe, die rechtliche, organisatorische und funktionelle Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers von Schienenwegen zu überwachen. In diesem Bereich hat das Justitiariat entsprechende Verfahren eingeleitet.

Projekt Lärmkartierung

In 2005 hat der Gesetzgeber die Umgebungslärmrichtlinie der EU durch Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes in das nationale Recht überführt. Das EBA ist erstmalig für die Kartierung von Hauptbahnstrecken der EDB Kartierungsstelle. Hierzu wurde zur Umsetzung dieser Aufgabe ein Projekt eingerichtet. In einem ersten Schritt hat das EBA alle Strecken mit einer Belegung von über 60.000 Zügen pro Jahr an die EU gemeldet.



Zulassung von Anlagen



Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind als Betreiber für die Planung, die Vergabe, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur zuständig. Dem EBA obliegt die Zulassung der Anlagen nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (*BEVVG*). Hierzu gehören insbesondere:

- *die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Edb,*
- *die Bauaufsicht über die Betriebsanlagen sowie*
- *hoheitliche Befugnisse / Aufsichts- und Mitwirkungsrechte nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen.*

Planfeststellung

Der Planfeststellung folgt im Rahmen des „*Leistungserstellungsprozesses*“ die Bauaufsicht, die wiederum zur Nutzungserlaubnis und Inbetriebnahmegenehmigung der Anlagen führt.

Die Bedeutung zur Zulassung der Anlagen spiegelt sich in dem Investitionsvolumen für den Fahrweg wieder, welcher laut Geschäftsbericht der DB AG alleine in 2005 über 4 Mrd. (*in 2004 4,6 Mrd. €*). Im Zeitraum des Jahresberichtes verantwortete das EBA folgendes Leistungsvolumen:

Planfeststellung

	2003	2004	2005
Planfeststellung	236	255	196
Plangenehmigung	1.553	1.179	1.174
Planverzicht	1.155	890	760

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

Ein Blick auf die zurückliegende Arbeit der Planfeststellung geht einher mit den Schlagworten wie „*besonders überwachtes Gleis*“ (*BüG*), feste Fahrbahn und Schallabsorber. Auch die weiteren Umweltbelange und die Anforderungen der Interoperabilität des Bahnsystems sind Bestandteil des Tätigkeitsfeldes Planfeststellung.

Bauaufsicht

Die Bauaufsicht durch das EBA gliedert sich in:

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

Von der Vorlage bauaufsichtlich relevanter Unterlagen zur Genehmigung durch das EBA befreit sind Maßnahmen kleineren Umfangs untergeordneter Bedeutung für die öffentliche Sicherheit und Ordnung.

Die Bauaufsicht bezieht sich auf Aufgaben des Ingenieurbaus, Ober- und Hochbaus und auf Tätigkeiten im Bereich maschinentechnischer Anlagen (*IOHM-Anlagen*) sowie Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen (*STE-Anlagen*).

Der Umfang und die Bedeutung der Bauaufsicht für das Wirken des EBA spiegelt sich in den geleisteten Fallzahlen wieder. Der allgemeine Rückgang der Investitionsmittel in die Eisenbahninfrastruktur macht sich jedoch auch bei den Fallzahlen der Bauaufsicht bemerkbar.

	2003	2004	2005
Fallzahlen Bauaufsicht			
Ingenieurbau	1.865	1.525	1.399
Oberbau	1.210	1.119	937
Hochbau	502	417	339

Bauaufsicht

Neben den eigenen Mitarbeitern aus der Bauaufsicht greift das EBA zur quantitativen Entlastung bei gleichzeitiger Kostenoptimierung auf anerkannte Gutachter und Sachverständige für die bautechnische Prüfung zurück. So werden Sachverständige vom EBA in der Regel als Verwaltungshelfer eingesetzt. Die Sachverständigen müssen überdurchschnittliche Fachkenntnisse und umfangreiche Berufserfahrung besitzen. Das EBA bleibt jedoch stets „*Herr des Verfahrens*“ und trifft alle hoheitlichen Entscheidungen im Rahmen der bauaufsichtlichen Freigabe.

Die Bauaufsicht zur Erstellung von Anlagen erfolgt auf Grundlage der anerkannten Regeln der Technik. Die bauaufsichtlich relevanten Regeln der Technik werden im Rechtsbereich der allgemeinen Bauaufsicht der Länder in einer Musterliste der Technischen Baubestimmungen veröffentlicht und durch deren Einführung in den einzelnen Ländern verbindlich. Analog hierzu wird durch das EBA eine eisenbahnspezifische Liste der Technischen Baubestimmungen erarbeitet und bekanntgegeben. Für Bauprodukte bestehen für den Bereich der EdB eisenbahnspezifische Bauregellisten. In den vergangenen Jahren wurden folgende Zulassungen ausgesprochen:

	2003	2004	2005
Angelegenheiten der Zulassung			
Ingenieurbau	27	36	42
Oberbau	92	77	59
Hochbau	-	-	2

Typzulassungen



Hinzu kommen die Zustimmungen im Einzelfall für baumaßnahmenbezogene Bauprodukte, Bauarten, Komponenten und Bauverfahren für die Vorhaben der EdB, unter anderem bei den Neubaustrecken der DB AG.

Zustimmung im Einzelfall

	2003	2004	2005
Zustimmung im Einzelfall			
Ingenieurbau	48	123	70
Oberbau	17	17	12
Hochbau	35	34	14

Ein weiterer wichtiger Arbeitsschwerpunkt der Bauaufsicht umfasst die STE-Anlagen. Die Bauaufsicht in diesem Bereich teilt sich bei jedem Bauvorhaben in die Phasen Prüfung bzw. Freigabe der Planung und Abnahme. Bauvorhaben, die nach nationalem Prozedere durchgeführt werden, erhalten die Erlaubnis zur Nutzung.

Bei Neubau oder Änderung von europäisch definierten strukturellen Teilsystemen wie Energie oder Zugsteuerung/Zugsicherung erfolgt nach Durchführung der EG-Prüfung die Bearbeitung der Inbetriebnahmegenehmigung.

Sicherungs- und andere STE-Anlagen

	2003	2004	2005
Sicherungs- und STE-Anlagen			
Freigabe	9.469	9.200	7.989
Abnahme	6.183	6.438	6.332

Ferner wurden in den in den Jahren 2004 48 und in 2005 47 Vorgänge zur Abweichung von anerkannten Regeln der Technik abgeschlossen.

Eisenbahnaufsicht



Im Rahmen seiner Aufsichtsfunktion überwacht das EBA die Einhaltung der grundlegenden Sicherheitsanforderungen an Bahnanlagen, Fahrzeugen und Signalanlagen. Das EBA prüft in Form von Stichproben und Systemprüfungen, ob die gesetzlichen Bestimmungen umgesetzt und eingehalten sind. Im Bereich der technischen Aufsicht - als Teil der Eisenbahnaufsicht - liegen die Ziele der Überwachung der Anlagen in dem Erreichen eines betriebssicheren Zustandes bzw. dem Vergleich von Soll- und Ist-Zustand der Anlagen.

Anlagen

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

- *Unternehmensbezogene Überwachung der Funktionalität der Instandhaltungsorganisation,*
- *Objektbezogene Überwachung im Rahmen von begleitenden Inspektionen der Anlagen vor Ort,*
- *Sonderüberwachung zur vertieften Betrachtung in besonderen Fällen.*

Die Regelungen hierzu sind in der Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von baulichen und maschinentechnischen Anlagen und Durchführung der technischen Arbeitsschutzaufsicht (VV TAU) verankert. Für die Signal-Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen (STE-Anlagen) der EdB findet die VV TAU-STE für die Abwicklung der Eisenbahnaufsicht im Rahmen der allgemeinen Überwachung Anwendung.

	2003	2004	2005
Überwachung STE	4.295	4.399	4.750
Sicherungsanlagen	3.550	3.596	3.860
Telekommunikationsanlagen	375	274	221
Elektrotechnische Anlagen	370	529	669
entgeltrelevante Maßnahmen STE	1.224	1.424	1.731

Überwachungen
STE-Anlagen

Hier werden stichprobeartig sowohl die Durchführung der nach den Gesetzen, Richtlinien und weiteren anerkannten Regeln der Technik vom Betreiber durchzuführenden Aufgaben überwacht als auch der betriebssichere Zustand der Anlagen vor Ort überprüft.



Umwelt-, Brand- und Arbeitsschutz und sonstige Leistungen

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

Ebenso ist das EBA für die Überwachung des vorbeugenden Brandschutzes in Betriebsanlagen der EdB verantwortlich. Der vorbeugende Brandschutz ist in Abgrenzung zum abwehrenden Brandschutz zu unterteilen in den technischen oder anlagentechnischen Brandschutz (z.B. *Brandmeldeanlagen*) sowie den baulichen Brandschutz. Eng verbunden mit den Maßnahmen des Brandschutzes sind auch die Aufsichtsmaßnahmen bei Betriebsanlagen zum Arbeitsschutz. In 2004 erfolgten 527 arbeitsschutzbezogene Überwachungsmaßnahmen.

Aufsicht Fahrzeuge

Bei der Fahrzeugaufsicht bilden die Säulen

- *Systemprüfung (Unternehmens- bzw. Bauart-/Baureihenbezogen) in Verbindung mit objektbezogenen Einzelfallprüfungen,*
- *präventive Überwachung (im wesentlichen durch eine stichprobenartige Ist-Zustandsüberwachung am einzelnen Fahrzeug)*
- *sowie anlassbezogenen Überwachung*

die Aufgabenschwerpunkte mit je nach Problemstellung sehr unterschiedlichen Überwachungsmaßnahmen. In den Jahren 2004 und 2005 wurden u.a. im Ergebnis von Ist-Zustandskontrollen durchschnittlich in 80 Fällen kostenpflichtige anlassbezogene Überwachungsmaßnahmen durchgeführt.

Die Novellierung des AEG im Jahre 2002 war Anlass die grundsätzliche Vorgehensweise bei der Aufsicht über Fahrzeuge den neuen gesetzlichen Erfordernissen anzupassen. Gemäß § 5 Abs. 1 AEG wird durch die Eisenbahnaufsicht die Beachtung der die Eisenbahnen bindenden rechtlichen Verpflichtungen sichergestellt.

Dieser neu formulierte gesetzliche Auftrag erfordert bei der großen Zahl von zugelassenen EVU mit einem Gesamtfahrzeugpark von über 200.000 Fahrzeugen ein effizientes und strukturiertes Überwachungsverfahren. Eine punktuelle Prüfung von Einzelfahrzeugen und Komponenten allein kann dies nicht hinreichend sicherstellen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des neu gegründeten Referates 35 - Aufsicht Fahrzeuge - starteten Ende 2004 mit der Anwendung des neu entwickelten Überwachungsverfahrens der Systemprüfung. Seither werden bei EVU verschiedene Prozesse, Verfahren und Strukturen, die entscheidenden Einfluss auf den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge haben, auf Plausibilität und Konformität mit gesetzlichen Vorgaben geprüft. Mit den neu entwickelten Überwachungsverfahren wird bei gleichzeitig geringerem Personalaufwand eine hohe Wirksamkeit und Effizienz erzielt.

Betrieb

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

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

Die Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb durch objektbezogene Überwachung bringt eine enorme Spannweite und Komplexität an Aufgaben mit sich angefangen von Fahrzeugen und dem Zugbegleitpersonal, dem Triebfahrzeug- und örtlichen Betriebsdienst bis hin zur Tunnelsicherheit. Zum Aufgabenfeld zählen hierbei auch die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach EBO/ESBO:

	2003	2004	2005
Ausnahmegenehmigungen nach EBO/ESBO	157	151	174
davon Probefahrten (§ 40 Abs. 8)	55	37	52
davon Triebfahrzeugsführer <21 J. (§ 48 Abs. 1)	36	27	22
davon Ausrüstung m. Zugfunk (§ 16 Abs. 4)	39	54	29
davon Fahrzeugumrüstung (§ 22 Abs. 1 u. 2)	27	30	70
Sonstige (§ 25, § 35, LNT)	-	3	1
nach § 5 GGGVSE	13	12	14

Ausnahmegenehmigungen nach EBO/ESBO

Neben die objektbezogenen Überwachungen (*siehe nachfolgende Abbildung*) treten zunehmend unternehmensbezogene Prüfungen von Sicherheits- und Qualitätsmanagementsystemen auf.

	2003	2004	2005
Örtlicher Betriebsdienst	1.878	2.172	2.065
Triebfahrzeugdienst	3.004	3.078	3.154
Zugbegleitpersonal	1.424	1.508	1.520

Leistungen zur objektbezogenen Überwachung

Zur Beherrschung der Schnittstellen zwischen EIU und EVU wurde im Jahr 2001 die Funktion des Eisenbahnbetriebsleiters geschaffen. Zu den wesentlichen Aufgaben eines Betriebsleiters/-leiterin gehört es unter anderem, fachübergreifend alle Sicherheitsaspekte zu koordinieren und in Fragen der Betriebssicherheit zu beraten. Da dies sowohl ein hohes Maß an Fachkunde als auch an Persönlichkeit verlangt, muss ein solcher Eisenbahnbetriebsleiter oder Eisenbahnbetriebsleiterin die Sachkunde nachweisen, bevor er/sie in dieser Funktion bestätigt werden kann. Das Referat 34 organisiert die Prüfungen zum Eisenbahnbetriebsleiter für bundeseigene und nichtbundeseigene Bahnen durch den gemeinsamen Prüfungsausschuss des EBA und der Länder. Ferner erteilt das Referat die Bestätigung in dieser Funktion.



Prüfung und Bestätigung von Betriebsleitern

	2003	2004	2005
Prüfung von Betriebsleitern	49	50	52
Bestätigung von Betriebsleitern	39	25	22

Infektionsschutz

Aufsichtsaufgaben besonderer Art erwachsen dem EBA speziell aus dem Infektionsschutzgesetz und der Trinkwasserverordnung (TrinkwV). Das EBA ist verantwortlich für die wasserrechtliche Aufsicht (Technische Umweltaufsicht). Überwiegend in Form von Stichproben und von Systemprüfungen werden Prüfungsmaßnahmen an Trinkwasserfüllanlagen für Schienenfahrzeuge durchgeführt und bei Überschreiten der gesetzlichen Grenzwerte geeignete Maßnahmen veranlasst. Weiterhin werden infektionshygienische Überwachungen der Abwasserbeseitigungsanlagen für Schienenfahrzeuge durchgeführt. Die Kontrollaufgaben vor Ort werden in den Außenstellen erbracht.

Maßnahmen zur Prüfung des Infektionsschutzgesetzes

	2003	2004	2005
Infektionsschutzgesetz (gesamt)	1.914	1.890	2.060
davon ortsfeste Trinkwasseranlagen (WFA)	1.192	606	819
davon Trink- und Abwasseranlagen in Schienenfahrzeugen (Sfz)	711	4.043	5.755
davon ortsfeste Abwasserentsorgungsanlagen (AWA)	11	179	215
Geprüfte und bewertete Ergebnisse der untersuchten Parameter			
von Trinkwasserproben (gesamt)	16.147	14.351	15.912
davon Wasserfüllanlagen	-	10.308	10.157
davon Schienenfahrzeuge	-	4.043	5.755

Aufgaben zur Prüfung der Trinkwasserverordnung

	2003	2004	2005
Trinkwasserverordnung (gesamt)	16.147	14.351	14.351
davon ungenügende Ergebnisse	1.804	1737	-

Abnahme / Inbetriebnahme von Fahrzeugen



Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn Sie „*abgenommen*“ worden sind. Für die Abnahme von Fahrzeugen wird ausgehend von den sicherheitsrelevanten Funktionen und Bauteilen eines Eisenbahnfahrzeuges der Erstellungsprozess beim Hersteller stichprobenartig geprüft und überwacht. Das Zulassungsverfahren wird aus Effektivitätsgründen planungs- und fertigungsbegleitend durchgeführt, stellt aber keine Fertigungsüberwachung dar.

Überwachungs- und genehmigungsbedürftige Anlagen in Schienenfahrzeugen, die aufgrund Ihrer Gefährlichkeit einer besonderen Überwachung bedürfen, z.B. Druckbehälter, Dampfkessel sowie Anlagen in explosionsgefährdenden Bereichen, müssen einen speziellen Überwachungsprozess des EBA durchlaufen.

Ein Schwerpunkt innerhalb der Produktgruppe bildet die Verantwortung für die Abnahme und Inbetriebnahmegenehmigung von Triebfahrzeugen und von Triebwagen. Von den Doppelstockwagen für den Regionalverkehr, über Diesel- und Elektrotriebwagen des Nahverkehrs bis hin zu Neigezügen sowie Hochgeschwindigkeitszügen des ICE-Verkehrs wird die gesamte fahrzeugtechnische Bandbreite bei Lokomotiven und Personenfahrzeugen abgedeckt.

Bei der Abnahme und Inbetriebnahme der Fahrzeuge des Güterverkehrs und der Abnahme der Nebenfahrzeuge erfolgt eine projektbegleitende Prüfung. Dabei fließen die Belange des Umweltschutzes und des technischen Arbeitsschutzes in optimalem Umfang in die Prüfungen ein.

	2003	2004	2005
Triebfahrzeuge			
Triebfahrzeuge			
Abnahme Neubau	532	527	472
Abnahme Umbau	39	26	45
Elektrische Lokomotiven	179	221	269
Brennkraftlokomotiven	103	200	99
Elektrische Triebwagen/-züge	174	21	157
Brennkrafttriebwagen/-züge	114	111	81

Triebfahrzeuge

	2003	2004	2005
Reisezugwagen			
Reisezugwagen			
Neubau	152	181	102
Umbau	700	957	36

Reisezugwagen



Güterwagen

	2003	2004	2005
Güterwagen			
Neubau	2871	2380	2093
Erstabnahmen	13	11	28
Konformitätsabnahmen	2858	2369	2065
Umbau	3	0	1
Komponenten	44	38	35

Die Palette der abzunehmenden Nebenfahrzeuge/gleisfahrbaren Maschinen reicht von den Zweiwegfahrzeugen über die unterschiedlichsten Prüf-, Mess- und Instandhaltungsfahrzeuge, den Fahrzeugen für Vegetationskontrollen und Brückeninspektionen bis hin zu 200 m langen Gleisumbaumaschinen. Durch die Heterogenität der zu prüfenden Nebenfahrzeuge stellt die Abnahme der nachfolgend abgebildeten Fahrzeuge eine beeindruckende Leistung dar.

Nebenfahrzeuge - Komponenten

	2003	2004	2005
Nebenfahrzeuge - Komponenten			
Maschinen- und Nebenfahrzeuge	340	205	149
Erstabnahme	29	29	18
Konformitätsabnahmen	311	176	131

Kesselwagen transportieren Gefahrgut. Deswegen benötigt ein Tank eine Baumusterzulassung bevor der Kesselwagen eine Abnahme erhalten kann.

Kesselwagen

	2003	2004	2005
Baumusterzulassung/Nachträge	74	71	51
Neubau	9	15	8
Konformitätsabnahmen	1.664	1.571	ca. 100

Aneinandergereiht würden die durch das EBA in einem Jahr geprüften Fahrzeuge eine Strecke von ca. 100 km ergeben. Sämtliche vom EBA abgenommenen Fahrzeuge umfassen eine Fahrzeugschlange von einer Strecke quer durch Deutschland von Sylt über Garmisch-Partenkirchen hinaus.

Beförderung gefährlicher Güter



Der Gefahrguttransport unterliegt nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn bestimmt das EBA als zuständige Behörde für die Durchführung von Gefahrgutkontrollen im Bereich der EdB. Zum Aufgabenfeld gehört die Erteilung von Genehmigungen zur Beförderung und die Bearbeitung der Berichte über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern. Zugleich ist das EBA in nationalen und internationalen Gremien vertreten.

Radioaktive Stoffe

Neben der behördlichen Gefahrgutkontrolle von radioaktiven Stoffen (*Klasse 7*) nach dem Verkehrsrecht obliegen dem EBA zugleich die Beaufsichtigung und die Genehmigung der Beförderung radioaktiver Stoffe (*außer Kernbrennstoffe und Großquellen*) im Schienen- und Schiffsverkehr der Eisenbahnen nach dem Atomgesetz. Keine Zuständigkeit besteht für Beförderungen durch nichtbundes-eigene 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.

	2003	2004	2005
Maßnahmen radioaktive Stoffe			
Aufsicht Beförderung	243	219	336
Genehmigung Transporte	43	20	13

Radioaktive Stoffe

Behördliche Gefahrgutkontrollen

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



Gefahrgutkontrollen

	2003	2004	2005
Anzahl Kontrollen (außer Klasse 7)	15.271	14.909	15.441
festgestellte Mängel	1.112	924	995

Ausnahmen und Bescheinigungen

Auch bei Ausnahmen vom Gefahrgutrecht ist das EBA die zuständige Stelle zum Bewerten von technischen Sicherheitsbescheinigungen und der Prüfung der Kompatibilität der bestehenden Rechtsgrundlagen. Hier wurden im Jahr 2004 12 und in 2005 6 Ausnahmen erteilt.

Bei Beförderungen von bestimmten Gefahrgütern auf der Straße hat der Beförderer durch eine Bescheinigung des EBA nachzuweisen, dass ein Gleisanschluss-, Container- oder Huckepackverkehr nicht möglich ist. Im Jahr 2004 wurden 232 und in 2005 1.351 Anträge bearbeitet.

Anerkennung und fachtechnische Begutachtung



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

- Anlagen und
- Fahrzeuge

im Rahmen seiner übertragenen Aufgaben durch.

Für den Anlagenbereich erbrachte das EBA in den Jahren 2003 - 2005 folgende Anerkennungs- und Überwachungsverfahren von Gutachtern und Sachverständigen. Die Nachfrage ist in den vergangenen Jahren stetig gestiegen.:

	2003	2004	2005
Anerkennung Gutachter /Sachverständige inkl Verlängerung/Erweiterung	240	265	321

Anerkennungen -
Gutachter von
Anlagen

Im Bereich Fahrzeuge wurden im Zeitraum folgende Verfahren anerkannt:

	2003	2004	2005
Prüfstellen Fahrzeuge	8	16	18
Schweißbetriebe	21	17	13
Konformitätserklärende Stellen	28	35	24
Freigabe Ersatzfahrzeuge - Werkstätten	29	18	30
Gutachter	34	27	37

Anerkennungen/
Überwachungen -
Fahrzeugen

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



Unregelmäßigkeiten und Unfalluntersuchungen



Unregelmäßigkeiten

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

Unfalluntersuchung

Der Beauftragte für Unfalluntersuchung hat im Jahr 2005 etwa 9.000 gefährliche Ereignisse untersucht. Gefährliche Ereignisse sind Unfälle und sonstige Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, die zu Unfällen führen können. Etwa 400 aller gefährlichen Ereignisse waren sofortmeldepflichtig.

Als sofortmeldepflichtig gilt ein Ereignis bei Vorliegen mindestens einer der folgenden Bedingungen:

- *mindestens ein Mensch getötet oder schwer verletzt oder fünf Menschen leicht verletzt wurde/n,*
- *gefährliche Güter austreten,*
- *öffentliches Aufsehen zu erwarten ist.*

Aus den Feststellungen des Einzelfalls werden ggf. nach Beauftragung externer Gutachter Sicherheitsempfehlungen abgeleitet. Darüber Hinaus werden die Ereignisse zum Erkennen von Schwachstellen und Trends statistisch ausgewertet. Dargestellt ist nachfolgend eine Übersicht über die Anzahl von Auswertungen und Gutachten zur Unfalluntersuchung.

Gutachten -
Auswertungen zur
Unfalluntersuchung

	2003	2004	2005
Durch Externe erstellte Gutachten	305	468	460
Einfache Fahrtverlaufsauswertung	384	437	447
Begutachtung eins Fahrtverlaufs	358	355	324

In 2005 war der Beauftragte für Unfalluntersuchung involviert an der Umsetzung der Sicherheitsdirektive 2004/49/EG in deutsches Recht.

Finanzierung von Investitionen



Aufgaben und Volumen

Im Zusammenhang mit der Bahnstrukturreform wurde im Grundgesetz u.a. festgelegt, dass der Bund dem Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der EdB Rechnung trägt. In finanzieller Hinsicht erfolgt dies mit den Mitteln, die im Rahmen des vom Gesetzgeber beschlossenen Bundeshaushaltes zur Verfügung gestellt werden. Das EBA bewirtschaftete im Jahr 2005 Haushaltsmittel in Höhe von rund 3,2 Milliarden €.

Ein großer Teil der Mittel wird auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (*BSchwAG*) bereitgestellt. Dem EBA wurde in diesem Zusammenhang die Aufgabe übertragen, die Finanzierungsvereinbarungen vorzubereiten und durchzuführen.

Die Bundesmittel werden im Regelfall als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse im Wege der Vollfinanzierung (*d.h. zu 100%*) zur Verfügung gestellt, z.B. für Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplans Schiene. Die Gewährung zinsloser Darlehen konzentriert sich im Wesentlichen auf die Infrastrukturmaßnahmen, die der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs dienen. Die Zuwendungen nach dem GVFG werden auf der Basis von Zuwendungsbescheiden, die vom EBA erlassen werden, bereitgestellt. Bei Vorhaben nach dem GVFG ist die Bundesfinanzierung eine Teilfinanzierung in Höhe von 60% der zuwendungsfähigen Kosten in Form von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen. In allen Fällen obliegt dem EBA die Prüfung, ob die vom Haushaltsgesetzgeber bereitgestellten Mittel für Infrastrukturmaßnahmen zweckentsprechend und unter Beachtung der Grundsätze einer wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung eingesetzt wurden.

Zusätzlich zu den Neu- und Ausbauprojekten sind vom EBA auch Finanzierungsanträge für Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz zu prüfen, auf die mit ca. 2 Mrd. € jährlich der größte Teil des Investitionsvolumens entfällt.

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

In Mio. €	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Bewirtschaftete Haushaltsmittel	3.735	4.189	4.574	4.606	3.676	3.113

Bewirtschaftete
Haushaltsmittel



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

Soweit die Projekte auch mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert werden, werden diese Mittel ebenfalls vom EBA bewilligt und im Rahmen der Verwendungsprüfung die der EU vorzulegenden Ausgabenerklärungen des jeweiligen Zuwendungsempfängers geprüft.

Die Antragsprüfung für die Großprojekte (Projekte über 15 Millionen €) wird in der Zentrale in Bonn und für Projekte von Vorhaben unter 15 Millionen € in den Sachbereichen 5 durchgeführt. Es handelt sich dabei bundesweit jährlich um ca. 4.100 Bearbeitungsfälle und zusätzlich ca. 3.900 weitere Fälle im Bereich Oberbau, für den aufgrund der im Vergleich zu anderen Investitionsmaßnahmen größeren Homogenität der Maßnahmen für die Antrags- und Verwendungsprüfung ein stichprobenartiges Verfahren zur Anwendung kommt.

Der Verwendungsprüfung liegt folgende Strategie zugrunde Vorgehen zugrunde:

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

Bei den Schwerpunktprüfungen besteht die Zielsetzung darin, eine Verringerung der Gesamtzahl der Fehler für die Zukunft zu erreichen. Im Jahr 2005 wurden rund 8000 Belege mit einem Investitionsvolumen von rd. 370 Mio. € im Rahmen von Stichproben geprüft.

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

Im Zeitraum 1998 bis 2004 sind rund 6% der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden. Allein an Zinsen wurden 2005 rd. 58 Mio. € gefordert und vereinnahmt. Dem stehen Kosten der gesamten Finanzierungsabteilung von 10,7 Mio. € gegenüber.

Lärmsanierung, kombinierter Verkehr und Gleisanschlüsse

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

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

Das EBA ist ferner ab dem Jahre 2004 für die Förderung des Neu- und Ausbaus sowie die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse zuständig. In allen vorgenannten Fällen werden die Bewilligungsbescheide vom EBA erlassen und die Antrags- und Verwendungsprüfung durchgeführt.

In Mio. €	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Lärmsanierung	7	19	41	56	52	51
Kombinierter Verkehr (Terminals)	37	30	48	24	42	36

Förderung der
Lärmsanierung und
kombinierter
Verkehr

Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben

Das beim EBA aufgebaute know-how für die Antrags- und Verwendungsprüfung wird seit mehreren Jahren auch von Dritten in Anspruch genommen. So lassen zum Beispiel die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen zum Teil Investitionen, die sie Eisenbahngesellschaften bereitstellen, durch das EBA prüfen.

Das BMVBS hat das EBA damit beauftragt, die Verwendungsprüfung für die der Deutschen Verkehrswacht und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gewährten Zuwendungen durchzuführen. Bei der DB AG prüft das EBA darüber hinaus u. a. auch die Ausgaben der zivilen Verteidigung und für die Bundeswehr die Kosten für die Aufrechterhaltung der "aufgelegten 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 zum EWG (1192/69, Anhang IV) hat der Staat dem Eisenbahnunternehmen, das einen "ungewöhnlich hohen Anteil" an den Ausgaben zu tragen hat, hierfür einen Ausgleich zu gewähren. Der Bund übernimmt auf der Grundlage dieser Verordnung die Hälfte der Kosten der EdB für den Betrieb und die Erhaltung der höhengleichen Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Für das Jahr 2005 wurden Mittel in Höhe von rd. 77 Mio. € ausgezahlt. Auch diese Mittel werden vom EBA bewilligt und hinsichtlich ihrer Verwendung geprüft.



MAGNETSCHWEBEBAHN

Im Jahr 2005 konnte das Projekt Magnetschwebbahn (MSB) seine Kosten durch Einnahmen vollständig decken. Schwerpunkte der Aktivitäten waren:

- *Planfeststellung:*
Die DB hat am 28.2.2005 Antrag auf Planfeststellung für das Projekt München Hbf - Flughafen beim EBA gestellt und am 22.6.2005 die Planfeststellungsunterlagen übergeben. Aufgrund der Überarbeitung verschiedener Unterlagen durch den Vorhabenträger konnte die Anhörungsbehörde erst im Frühjahr 2006 gebeten werden, die Anhörung durchzuführen.
- *Regeln der Technik:*
Seit Mitte 2004 erarbeiten die Fachausschüsse Magnetschnellbahn in Anlehnung an Normungsverfahren nach DIN 820 unter Geschäftsführung des Projektes MSB „Ausführungsgrundlagen Magnetschnellbahn“, die das EBA als „anerkannte Regel der Technik“ als Prüfmaßstab für die Beurteilung der Erfüllung der Ansprüche des Systems an Sicherheit und Ordnung heranziehen wird. Die fachliche Bearbeitung konnte in 2005 weitgehend abgeschlossen werden.
- *Genehmigung des Sicherheitskonzeptes:*
Die DB hat den Antrag auf Genehmigung des Sicherheitskonzeptes gestellt. Das Sicherheitskonzept geht projektbezogen auf alle Sicherheitsfragen ein, wobei das Gesamtsystem betrachtet wird. Die Prüfung dieses Konzeptes bildet einen der Tätigkeitsschwerpunkte in den Jahren 2005 und 2006.
- *Internationale MSB-Angelegenheiten:*
Im Jahr 2005 wurde die Zusammenarbeit mit den zuständigen chinesischen Stellen in Zulassungs- und Sicherheitsfragen fortgesetzt.

LANDESEISENBAHNAUFSICHT

Eisenbahnen, die nicht EdB sind, unterliegen der Aufsicht der Länder. Das EBA ist die einzige staatliche Stelle Deutschlands, in der Kenntnisse über das Gesamtsystem Bahn an einer Stelle gebündelt vorhanden sind. Das EBA wurde deshalb von dreizehn Bundesländern mit der Durchführung der Landeseisenbahnaufsicht beauftragt. Ausnahme hiervon sind Niedersachsen, Berlin und Hamburg. Die gesetzliche Grundlage zur Durchführung der Landeseisenbahnaufsicht ist im BEVVG niedergelegt.

Im operativen Teil ist die Landeseisenbahnaufsicht bei den Außenstellen des EBA angesiedelt. Die EBA-Zentrale ist neben der Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten in technischer, rechtlicher und organisatorischer Art zuständig für die Vertragsgestaltung und Vertragspflege sowie für die Abrechnung mit den Ländern. Durch die Synergieeffekte des EBA können die Kosten und der Aufwand der Landeseisenbahnaufsicht gering gehalten werden.

Externe Sonderaufgaben



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

- *ERA Arbeitskreise (z.B. TSI Infrastruktur, Lenkungskreis Interoperabilität, Gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI))*
- *Fachkommission Bautechnik*
- *Normenausschuss Bau beim DIN*
- *Grundsatzausschuss für fachübergreifende Fragen der Brauchbarkeits- und Verwendungsnachweise des DIBt*
- *Mitarbeit im Lenkungskreis und in den Normausschüssen des Fachbereiches 9 des DIN FSF (Normausschuss Schienenfahrzeuge),*
- *Mitarbeit im RID-Fachausschuss Arbeitskreis Tank- und Fahrzeugtechnik,*
- *Gefahrgut-Verkehrsbeirat*
- *Länderarbeitskreis Brennstoffkreislauf (LAFAB)*
- *Mitarbeit im Arbeitskreis „Seitenwind Güterwagen“*



**Mit Systemkompetenz
bereit für die Zukunft -
Das Eisenbahn-Bundesamt**

Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AmbG	Allgemeines Magnetschwebbahngesetz
Best-Practise	Behördenvergleich anhand von herausragenden Leistungen
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BüG	Besonders überwachtes Gleis
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIBt	Deutsches Institut für Bautechnik
DOWEBA	Dokumenten- und Workflow-Management-System
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBC	Eisenbahn-Cert
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsver-ordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäisches Wirtschaftsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
IFG	Informationsfreiheitsgesetz
IT	Informationstechnik
IOHM	Ingenieurbau, Oberbau, Hochbau und maschinentechnische Anlagen
IP	Interne Prüfung
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
KonVEIV	Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems
LAFAB	Länderausschuss für Atomenergie; Fachausschuss Brennstoff-Kreislauf
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
MbBO	Magnetschwebbahn-Bau- und Betriebsordnung
MBPIG	Magnetschwebbahnplanungsgesetz
MSB	Magnetschwebbahn
Notified Bodies	Benannte Stelle
RID	Reglement concernat le transport international ferroviare des Marchandises dangereuses
STE	Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
TrinkwV	Trinkwasserverordnung
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems
TSI	Technische Spezifikationen Interoperabilität
VV-TAU	Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahn- Aufsicht von baulichen und maschinentechnischen Anlagen und Durchführung der techni- schen Arbeitsschutzaufsicht

