



Eisenbahn-Bundesamt



EBA-JAHRESBERICHT 2013/2014





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

20 JAHRE EISENBAHN-BUNDESAMT	4
Vorwort des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur	4
Interview mit dem EBA-Präsidenten	6
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT	10
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA	12
DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE	15
KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG	20
PLANFESTSTELLUNG	24
BAUAUFSICHT	28
EISENBAHNAUFSICHT	29
FAHRZEUGE	32
TRIEBFAHRZEUGFÜHRERSCHEINSTELLE	36
GEFÄHRLICHE GÜTER	37
LÄRM	39
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR	42
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER	46
EBA-INTERN	52
KONTAKTE	55



20 JAHRE EISENBAHN-BUNDESAMT

VORWORT DES BUNDESMINISTERS FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR

Liebe Leserinnen und Leser,

der Schienenverkehr zählt zu den zentralen Mobilitätsgaranten in unserem Land. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) leistet seit seiner Gründung im Zuge der deutschen Bahnreform vor zwanzig Jahren hierzu einen wesentlichen Beitrag – und das mit einer über die Jahre deutlich gewachsenen Vielfalt an Aufgaben. Ich beglückwünsche die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des EBA zum diesjährigen Jubiläum und sage ihnen Dank für die geleistete Arbeit.

Aufgaben wie die Planfeststellung für neue Eisenbahninfrastruktur-Projekte, die Vorbereitung und Durchführung der Finanzierungsverträge zur Sicherstellung zielgerichteter Infrastrukturinvestitionen aus Bundesmitteln oder der gesamte Prozess der Fahrzeugzulassung sind anspruchsvoll und erfordern Expertise und Engagement. Für die Qualität der geleisteten Arbeit spricht, dass das EBA diese Aufgaben als selbstständige Bundesoberbehörde im Zusammenwirken mit vielen Beteiligten meist geräuschlos erfüllt. Das Prüfsiegel des EBA steht für Sicherheit und kann sich weltweit sehen lassen.

Mein Bundesministerium und das EBA werden auch künftig an einem Strang ziehen. Etwa, wenn es darum geht, zur Beschleunigung der Planfeststellungsverfahren die Prozessabstimmung zwischen Vorhabenträgern und Behörden weiter zu verbessern oder zur Beschleunigung der Zulassungsverfahren von Schienenfahrzeugen unabhängige Prüfinstanzen wie den so genannten Bahn-TÜV miteinzubeziehen.

Für die Wahrnehmung all dieser und der weiteren Aufgaben wünsche ich dem EBA auch künftig viel Erfolg – im Sinne eines leistungsfähigen, sicheren und attraktiven Eisenbahnverkehrs in unserem Land.

Alexander Dobrindt MdB
Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



20 JAHRE EISENBAHN-BUNDESAMT

INTERVIEW MIT EBA-PRÄSIDENT GERALD HÖRSTER

Im Zuge der Bahnreform 1994 wurde auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) aus der Taufe gehoben. Wie bewerten Sie seine Entwicklung?

Ziel des Gesetzgebers war es damals, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und den Eisenbahnsektor für den Wettbewerb zu öffnen. Vor diesem Hintergrund wurde aus den beiden ehemaligen Staatsbetrieben Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn unter anderem der nach unternehmerischen Grundsätzen geführte Konzern Deutsche Bahn AG. Gleichzeitig war dies auch die Geburtsstunde des EBA, das seitdem die hoheitlichen Aufgaben im Bahnbereich erfüllt.

Ich denke, wir können so selbstbewusst sein und das als Erfolgsgeschichte betrachten. Die Eisenbahn zählt weiterhin zu den sichersten Verkehrsmitteln. Das ist unter anderem der guten Arbeit zu verdanken, die unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit 20 Jahren leisten. Das EBA wird für sein Know-How anerkannt und ist europaweit ein gefragter Ansprechpartner, wenn es um Eisenbahntechnik geht.

Müssen Sie den Menschen heute noch oft den Unterschied zwischen EBA und Deutscher Bahn erklären?

Das kommt zum Glück nicht mehr allzu häufig vor. In den Anfangstagen des EBA

war durch die gemeinsame Vergangenheit ja möglicherweise auch noch eine gewisse Nähe zur Deutschen Bahn gegeben. Durch unsere Arbeit als Aufsichtsbehörde und durch die Liberalisierung des Marktes hat sich das Verhältnis aber mittlerweile stark verändert. Heute herrscht ein professioneller und konstruktiver Umgang. Hinzu kommt, dass das Interesse der Öffentlichkeit am EBA und seiner Arbeit in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat. Durch die verstärkte öffentliche Wahrnehmung wächst einerseits das Verständnis für unsere Arbeit und deren Rahmenbedingungen. Andererseits bleibt es natürlich nicht aus, dass viele verschiedene, sich teils widersprechende und nicht immer erfüllbare Erwartungen an uns herangetragen werden. Und natürlich wird auch Kritik geäußert, mit der wir uns konstruktiv auseinandersetzen.

Inwiefern hat sich das Aufgabenspektrum des EBA in den vergangenen 20 Jahren verändert?

Seit seiner Gründung hat sich das EBA laufend an die sich verändernden Bedingungen angepasst. So wird etwa das Eisenbahnrecht kontinuierlich fortentwickelt, um den Bedürfnissen des Marktes, aber auch dem technischen Fortschritt gerecht zu werden. Es ist absehbar, dass dieser Prozess des Wandels künftig noch an Fahrt aufnimmt. Ein wichtiger Treiber für Veränderungen ist bei-



EBA-Präsident Gerald Hörster

spielsweise die wachsende Harmonisierung des Bahnwesens in Europa.

Gestartet war das EBA als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes; heute ist es die alleinige Sicherheitsbehörde für alle Bahnen unter dem Regime der europäischen Sicherheitsrichtlinie in Deutschland. Das heißt, dass wir für rund 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen un-

terschiedlicher Größe zuständig sind. Das EBA kontrolliert zudem ein Streckennetz von über 30.000 Betriebskilometern und einen Park von weit über 200.000 Fahrzeugen. Wenn man dazu bedenkt, dass unser Personal von anfangs 1.500 auf nunmehr rund 1.000 Personen geschrumpft ist, dann braucht es in der Eisenbahnaufsicht schon effiziente Verfahren, um das bewährte hohe Sicherheitsniveau halten zu können.

Wie sieht das in der Praxis aus?

Die Betreuung und Begleitung der Bahn in der Form, wie sie früher mal gepflegt wurde, ist unter den heute geltenden Randbedingungen in vielerlei Hinsicht überholt. Sie steht auch im Widerspruch zur aktuellen europäischen Idee davon, wie das Zusammen-

wirken der Akteure im Bahnsektor aussehen soll. Es gilt nun, der gesetzlich normierten Betreiberverantwortung der Eisenbahnen mehr Geltung zu verschaffen. Diese müssen die Unternehmen ohne Einschränkungen selbst wahrnehmen. Konsequenterweise geht der Paradigmenwechsel in der Aufsicht dahin zu prüfen, ob die Unternehmen rich-



tig aufgestellt sind, um ihre Pflichten zu erfüllen. Zum zentralen Gegenstand der Aufsicht werden zunehmend auch diejenigen Unternehmensprozesse, die für die Sicherheit relevant sind. Das EBA richtet sein Augenmerk etwa darauf, ob Unternehmen ihre Sicherheitsmanagementsysteme weiterentwickeln oder ob sie ein gefährliches Ereignis richtig aufarbeiten und Konsequenzen daraus ziehen. Das heißt natürlich nicht, dass keine „Aufsicht am Objekt“ stattfindet. Aber sie könnte nicht alles erfassen, weshalb die heute üblichen Unternehmensprüfungen sehr großen Erkenntniswert haben.

Weitere Veränderungen zeichnen sich bereits am Horizont ab: Die Europäische Eisenbahngentur (ERA) soll mehr Kompetenzen erhalten – etwa im Bereich der Fahrzeugzulassung. Ein Bedeutungsverlust für das EBA?

Das glaube ich nicht. Natürlich geht der Weg zu möglichst einheitlichen Standards in Europa, und das muss auch so sein. Die Europäische Kommission plant beispielsweise, dass Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr zukünftig durch die ERA zugelassen werden; bei den übrigen Fahrzeugen kann sich der Hersteller dann aussuchen, ob er bei der jeweiligen nationalen Behörde die Zulassung beantragt oder bei der ERA. Für mich ist in dem Zusammenhang wichtig: Die ERA wird insbesondere das, was an landesspezifischen Besonderheiten zu berücksichtigen ist, nicht selbst prüfen können. Es wird also Schnittstellen geben zwischen den nationalen Behörden und der ERA. Diese Schnittstellen sollten so sauber beschrieben sein, dass dadurch keine Verzögerungen eintreten.

Sehen Sie das EBA auch für die nächsten 20 Jahre gut aufgestellt?

Wenn es uns weiterhin so gut gelingt, unsere Prozesse fortzuentwickeln und uns auf neue Aufgaben, die uns der Gesetzgeber zuweist, einzustellen, dann können wir guten Mutes sein. Ein wichtiges Thema wird es dabei sein, qualifizierten Nachwuchs zu gewinnen. Gerade der Bedarf an Ingenieurinnen und Ingenieuren wird in den nächsten Jahren noch steigen.

In den zurückliegenden Jahren war die Nachwuchsgewinnung für das EBA nicht immer einfach. Geltende Tarifverträge und die Bundesbesoldungsordnung begrenzen naturgemäß die Verdienstmöglichkeiten, mit denen Arbeitgeber des öffentlichen Dienstes punkten könnten.

Die Resonanz auf unsere Stellenausschreibungen in jüngster Zeit stimmt mich aber optimistisch: Das EBA bietet anspruchsvolle, interdisziplinär zu lösende Aufgaben und dabei einen sicheren Arbeitsplatz mit zeitgemäßen Rahmenbedingungen. Es ist also durchaus ein attraktiver Arbeitgeber und wird offenbar als solcher auch wieder wahrgenommen.

A large industrial saw blade is being lifted by a yellow crane. The crane has a hook and a yellow body with the name 'TRUNINGER' on it. The blade is mounted on a red rail wagon. The wagon has a yellow handwheel and a red frame. The background is a grey wall with horizontal lines. The text 'DAS EISENBAHN-BUNDESAMT' is overlaid on a blue shape on the left side of the image.

DAS EISENBAHN- BUNDESAMT

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die deutsche Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde für Eisenbahnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Als selbständige deutsche Bundesoberbehörde unterliegt das Eisenbahn-Bundesamt der Fach- und Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Organisatorisch sind dem EBA angegliedert: die Untersuchungszentrale der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) und die Benannte Stelle Eisenbahn-Cert (EBC).

Zu den vielfältigen Aufgaben des EBA gehören: Die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, die Zulassung von Fahrzeugen und Schieneninfrastruktur, die Eisenbahnaufsicht und die

Bewilligung von verschiedenen Fördermitteln, welche der Bund für den Schienenverkehr zur Verfügung stellt sowie die Durchsetzung von europäischen Fahrgastrechten im Bus-, Eisenbahn- und Schiffsverkehr. Außerdem nimmt das EBA verschiedene Aufgaben im internationalen Kontext wahr.

In der EBA-Zentrale in Bonn sind über 300 Mitarbeiter beschäftigt. Rund 700 weitere Mitarbeiter gehören den zwölf Außenstellen an 15 Standorten an. Die Zentrale ist in vier Abteilungen gegliedert (Zentralabteilung, Infrastruktur, Fahrzeuge / Betrieb und Finanzierung), die für die Behörde alle Aufgaben mit überregionalem oder grundsätzlichem Charakter wahrnehmen. Das operative Geschäft wird vor Ort in den Außenstellen erledigt.

LANDESEISENBAHNAUFSICHT (LEA)

Gut zwei Drittel aller Eisenbahnunternehmen in Deutschland fallen unter die Aufsicht des EBA. Einige Regionalbahnen werden indes von den Bundesländern beaufsichtigt, wobei viele Länder von der Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, die Landeseisenbahnaufsicht an das EBA zu übertragen. Welche Aufgaben in welchem Umfang das EBA für das jeweilige Bundesland wahrnimmt, ist Bestandteil vertraglicher Regelungen zwischen Land und EBA.

Seit 2007 gibt es einen Eisenbahnsicherheitsbeirat, dessen Geschäfte das EBA leitet. Das 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 für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das Ministerium führt den Vorsitz.

DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA

Seit der Gründung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) in Lille / Valenciennes treibt die Europäische Kommission die Realisierung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums voran, um die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn zu erhöhen. Die ERA erarbeitet in vielen Arbeitsgruppen unter Beteiligung von Fachleuten, unter anderem aus dem EBA und aus europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors, gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit.

Ziel ist, zu einem interoperablen, also zu einem technisch kompatiblen, europäischen Bahnsystem zu gelangen. Dabei soll das vorhandene hohe Sicherheitsniveau mindestens aufrechterhalten werden. Um dies zu erreichen, 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 EBA ist dafür zuständig, die Benannten Stellen (Notified Bodies) in Deutschland anzuerkennen und zu überwachen, welche die Konformität von Eisenbahnprodukten mit dem europäischen Regelwerk bewerten.

Die ERA überarbeitet mit dem Ziel der Ausweitung des räumlichen Geltungsbereiches (Scope extension) alle TSI. Dabei werden teilweise auch die TSI für das Hoch-

geschwindigkeitsbahnsystem bzw. das konventionelle transeuropäische Bahnsystem zusammengeführt. Das ist z. B. bei der TSI für Triebfahrzeuge, Triebzüge und Personenzüge der Fall. Damit tritt die europäische Harmonisierung im Eisenbahnbereich in eine neue Phase: im Mittelpunkt steht nun nicht mehr, neue europäische Regelwerke zu setzen, sondern sie konsequent und konsistent umzusetzen. Entsprechend hat auch die ERA den Schwerpunkt ihrer Arbeit verlagert, vermehrt erstellt sie etwa Leitfäden, gibt Informationen heraus und führt Schulungen durch.

Um die Prozesse und das Handeln der Eisenbahn-Sicherheitsbehörden in Europa weiter zu vereinheitlichen, haben die Behörden so genannte Cross Audits vereinbart, in denen die Behörden sich unter Beteiligung der ERA gegenseitig im Hinblick auf die Einhaltung der europäischen Vorgaben begutachten. Im Zeitraum von 2015 bis 2018 werden alle Behörden diesen Prozess durchlaufen. Die derzeitige Planung sieht vor, dass das EBA 2015 / 2016 begutachtet wird.

Bei der Ausweitung des räumlichen Geltungsbereiches der TSI ist wichtig, dass die deutschen Interessen wirkungsvoll eingebracht werden. Eine wesentliche Rolle spielt dabei der Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit (www.lenkungskreis.de). Der Lenkungskreis setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des BMVI, des Bundesumweltministeriums, der Bundesländer, des EBA, der Benannten Stelle Interoperabilität, der deutschen Bahnindustrie, der deutschen

Bahnen und der deutschen Privatgüterwagenhalter zusammen. Hier werden deren Positionen gebündelt und koordiniert.

Das EBA unterstützt das BMVI außerdem 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 Folgejahren aktualisiert. Weitere Cross – Acceptance – Vereinbarungen bestehen mit den Niederlanden, Luxemburg, der Schweiz, Österreich und Belgien sowie seit Sommer 2014 mit Polen und der Tschechischen Republik.

Damit wird bei Fahrzeugzulassungen die Doppelprüfung zahlreicher Punkte vermieden und so der zeitliche und finanzielle Aufwand für die Antragsteller reduziert.

Im Jahr 2013 sind zwei weitere gemeinsame Sicherheitsmethoden in Kraft getreten: Die Verordnung über die interne Kontrolle richtet sich an Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und für die Instandhaltung zuständige Stellen, die zur Sicherstellung der Effektivität des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) unter anderem ein internes Kontrollverfahren einrichten müssen. Die zweite Verordnung über die „Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden“ enthält Anforderungen an die Aufsicht über die Eisenbahnen durch die Sicherheitsbehörden.



UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE

Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) wird geleitet vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). 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. Sie kann daneben solche Unfälle und Störungen untersuchen, die zu schweren Unfällen hätten 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. Die Untersuchungen verfolgen ausschließlich das Ziel, die Eisenbahnsicherheit zu verbessern und Unfälle zu verhüten. Im Zuge ihrer Untersuchung kann die EUB Sicherheitsempfehlungen aussprechen.

Nähere Informationen finden Sie in dem Jahresbericht der EUB, der jeweils bis zum 30. September des Folgejahres erscheint, und unter www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de abgerufen werden kann.



DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE

Die Nationale Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte beim Eisenbahn-Bundesamt ist für die Einhaltung und Durchsetzung der europäischen Fahrgastrechte im Bus-, Eisenbahn- und Schiffsverkehr zuständig. Die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr gelten bereits seit 2009; die Fahrgastrechte im Schiffsverkehr sind im Dezember 2012 dazugekommen und im März 2013 die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr. Die europäischen Fluggastrechte gelten bereits seit dem Jahr 2005; für ihre Einhaltung ist das Luftfahrt-Bundesamt zuständig.

Alle europäischen Fahrgastrechteverordnungen regeln hauptsächlich folgende Aspekte:

- praktische Unterstützung, wenn eine Reise ausfällt oder unterbrochen wird
- Entschädigung und Erstattung bei Verspätungen oder Ausfällen
- die Rechte mobil eingeschränkter Personen
- welche Informationen Reisende auf welche Weise bekommen müssen
- Beschwerdeverfahren

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geht Beschwerden von Reisenden nach und prüft, ob das Unternehmen gegen seine gesetzlichen Verpflichtungen verstoßen hat. Darüber hinaus führt die Behörde auch eigene, präventive Aufsicht durch – anlassbezogen oder stichprobenartig. Gleichwohl sind Beschwerden von Fahrgästen ein wichtiges Instrument, um mögliche Schwachstellen bei den Unternehmen aufzuspüren.

Zwar sind die Fahrgastrechteverordnungen für die einzelnen Verkehrsträger ähnlich aufgebaut; sie unterscheiden sich jedoch in Details voneinander.

FAHRGASTRECHTE SCHIFF

Im Berichtszeitraum hat das EBA zahlreiche Kontrollen in Fährhäfen und Kreuzfahrterminals vorgenommen. Beispielsweise wurde geprüft, ob die vorgeschriebenen Aushänge vorhanden sind, mit denen über die Fahrgastrechte informiert werden muss, und ob Anlaufstellen für mobil eingeschränkte Reisende eingerichtet wurden. Wenn dabei Verbesserungsbedarf festgestellt wurde, hat das EBA die Unternehmen verpflichtet, diesen zeitnah umzusetzen.

Bei seinen Kontrollen an Bord von Schiffen wird das EBA auch von einem Mitarbeiter mit Kapitänspatent begleitet.

Durch Aufsichtsbesuche in Reisebüros hat das EBA zudem bewirkt, dass die Fahrgastrechte Schiff auch dort bekannter wurden und durch die Reisebüros künftig noch besser umgesetzt werden können.

FAHRGASTRECHTE BUS

Etwa gleichzeitig mit der Öffnung des Fernbusmarktes in Deutschland traten Anfang 2013 auch die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr in Kraft. Der Fernbuslinienverkehr ist gekennzeichnet durch mehrere Linienbetreiber, die einen zurzeit stark wachsenden Markt bedienen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat bei den größeren Betreibern Unternehmensprüfungen durchgeführt. Dabei hat es untersucht, ob die Unternehmen Prozesse dafür etabliert haben, wie mit Betriebsstörungen mit Auswirkungen auf die Fahrgastrechte (also etwa Verspätungen, Pannen und Unfällen) umzugehen ist. Das EBA hat außerdem kon-

trolliert, welche Instruktionen Busfahrer von ihren Unternehmen für solche Situationen bekommen haben. Verbesserungsbedarf hat das EBA vor allem vorgefunden, was die Information der Fahrgäste über ihre Rechte betrifft. (Siehe dazu auch Interview auf Seite 18 ff)

FAHRGASTRECHTE EISENBAHN

Das EBA, welches als Durchsetzungsstelle für die Eisenbahnen des Bundes (DB AG) zuständig ist, hat sich im Berichtszeitraum unter anderem intensiv mit den verschiedenen Vertriebswegen der Bahn auseinandergesetzt, insbesondere mit dem Fahrkartenverkauf auf www.bahn.de. Bei Probebuchungen wurde festgestellt, dass nicht immer der günstigste Fahrpreis angezeigt wurde. In den meisten Fällen konnte die Bahn bereits nachsteuern.

Bei der Einführung des Produktes „Touch & Travel“ (Reiseabrechnung mittels An- und Abmelden an so genannten Touchpoints bzw. mittels Handy-App) hat das EBA im Vorfeld darauf hingewiesen, dass die fahrgastrechtlichen Anforderungen hinreichend zu berücksichtigen sind. Auch in anderen Fällen konnte das EBA erfolgreich darauf hinwirken, dass die Beförderungsbedingungen der Bahn fahrgastfreundlicher gestaltet werden.

Das EBA hat die Bahn verpflichtet, auch kleinere Stationen mit Dynamischem Schriftanzeiger (DSA) auszustatten, um so die Fahrgäste aktiv über Zugausfälle und Verspätungen informieren zu können. Diese Verpflichtung ist gerichtlich bestätigt. Mittlerweile hat die Bahn schon über 90 Prozent aller Stationen mit DSA ausgerüstet.

Insgesamt konnte das EBA, veranlasst durch Fahrgastbeschwerden, aber auch aufgrund

von mehr als 1.000 aktiven Aufsichtsmaßnahmen, erreichen, dass die Bahn ihren Verpflichtungen aus der Fahrgastrechteverordnung nachkommt.

Rund 40 % der Aufsichtsmaßnahmen im Berichtszeitraum haben sich mit Fahrkartenverkäufern im Sinne der europäischen Fahrgastrechteverordnung befasst, also mit Reisezentren der Deutschen Bahn und Reisebüros mit DB-Lizenz. Häufiger Grund für Beanstandungen: die Informationen waren nicht ausreichend oder falsch, wenn es etwa um den günstigsten Fahrpreis ging oder um Tarifinformationen zu einzelnen Fahrkarten (beispielsweise Mitnahmeregelungen, Gültigkeitsbereich der Fahrkarte und Entschädigungshöhe). In vielen Reisebüros fehlte ein Hinweis auf die Fahrgastrechte – wie etwa ein Aushang oder Faltblatt.

Ein Schwerpunkt der Befragungen in der Aufsicht war außerdem die Reiseplanung für mobilitätseingeschränkte Personen. Nach der Fahrgastrechteverordnung müssen die Eisenbahnen kostenfreie Hilfe beim Ein-, Um- und Aussteigen leisten, wenn der Fahrgast entsprechenden Bedarf angemeldet hat. Daneben muss die Bahn den Fahrgast auf Anfrage darüber informieren, wie einzelne Bahnhöfe und Züge ausgestattet sind: ob es an Stationen etwa funktionierende Aufzüge oder Rampen gibt, oder ob Personal dort ist, das beim Ein- und Aussteigen helfen könnte. Hierfür reicht es nicht, die Reisenden an eine Servicenummer zu verweisen, bei der sie selber anrufen müssen. Das Ergebnis der EBA-Untersuchung: viele Mitarbeiter sind bereits gut geschult und verhalten sich richtig, vereinzelt hat die Bahn jedoch aufgrund der Feststellungen des EBA auch Mitarbeiter schulen lassen.



In der Berichtsperiode hat das EBA auch erreichen können, dass die Bahn die Kontaktdaten der Durchsetzungsstelle noch besser publik macht. Fanden sich die Daten zunächst nur im Faltblatt „Ihr Reiseplan“, gibt es in Fernverkehrs-zügen nun zusätzliche Hinweise in den Ein- und Ausstiegsbereichen. In den Nahverkehrs-zügen informiert die Deutsche Bahn nach einer entsprechenden Initiative des EBA schon seit längerem über die Kontaktdaten der Durchsetzungsstelle.

Weitere Informationen erhalten Sie im Internet unter:
www.eba.bund.de/fahrgastrechte.

Persönlich informieren und beraten Sie unsere Mitarbeiter vom Bürgertelefon gerne unter der Rufnummer **0228/30795-400**.



INTERVIEW MIT STEFAN DERNBACH, LEITER DER DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE IM EBA

Herr Dernbach, wie sieht die Arbeit der „Nationalen Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte“ aus?

Die „Nationale Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte“ wacht darüber, dass die europäischen Fahrgastrechte für die Verkehrsträger Bahn, Schiff und Bus eingehalten werden. Sie wird dabei vorbeugend tätig und geht auch Beschwerden von Fahrgästen nach.

Wenn wir Beschwerden prüfen, bekommen wir oft sehr wertvolle Hinweise darauf, wo wir in der Aufsicht einmal näher hingucken sollten. Das ist auch einer der Gründe, weshalb der Gesetzgeber vorgesehen hat, dass eine staatliche Stelle die Beschwerden bearbeiten soll.

Können Sie ein Beispiel nennen?

Ich nehme mal ein Beispiel aus dem noch recht neuen Arbeitsfeld Fernbus: Fahrgäste beschwerten sich häufiger, dass sie bei Verspätungen oder Ausfällen nicht informiert würden, selbst dann, wenn sie ihre Handy-Nummer bei der Buchung hinterlassen ha-

ben. Das heißt für uns: Überprüfen der Arbeitsverfahren und Verantwortlichkeiten beim Unternehmen, aber auch inkognito mitfahren und überprüfen, wie sich die Informationslage im Falle einer Verspätung oder Annullierung gestaltet. Stichproben in der Praxis sind erforderlich, um festzustellen, ob die auf dem Papier tauglichen Arbeitsverfahren der Unternehmen auch in der Praxis funktionieren. Sollten wir dabei Verstöße gegen gesetzliche Anforderungen feststellen, können wir deren Beseitigung mit hoheitlichen Mitteln durchsetzen. Beispielsweise können wir anordnen, dass ein Unternehmen bestimmte Maßnahmen ergreift, um die Fahrgäste bei Verspätung bzw. Annullierung einer Busfahrt zu informieren. Auch haben wir die Befugnis Bußgelder zu verhängen. In aller Regel sind die Unternehmen aber bemüht, aufgetretene Fehler zu beseitigen, so dass es einer behördlichen Anordnung meist nicht bedarf.

Die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr gelten europaweit seit Frühjahr 2013. Wie sind Ihre Erfahrungen bisher?

Am Anfang gab es kaum Beschwerden, der ganze Fernbusmarkt war ja noch relativ neu. Zunächst haben wir uns und unsere Aufgaben bei den meisten großen Busunternehmen vorgestellt und unsere Prüfkonzepete erarbeitet.

Wenngleich die absolute Zahl der Beschwerden im Bereich der Busse noch immer

vergleichsweise niedrig liegt, so haben wir doch 2014 eine kräftig steigende Tendenz im Vergleich zum Vorjahr. Zudem haben wir festgestellt, dass einige Busunternehmen unsere Kontaktdaten nicht veröffentlicht haben – was sie aber müssen – und sind dagegen angegangen. Es ist also damit zu rechnen, dass die Zahl der Beschwerden, die uns erreichen, auch künftig weiter steigen wird.

Sie haben Prüfkonzepete erwähnt – wie sieht Ihre Arbeit praktisch aus?

Wir sind beispielsweise viel in Bussen und an Busbahnhöfen unterwegs. Übrigens haben auch Fahrkartenverkäufer Verpflichtungen gegenüber ihren Kunden; wir kontrollieren darum etwa in Reisebüros oder in Postfilialen, ob die Fahrgastrechte beachtet werden.

Welche Verstöße gegen Fahrgastrechte wurden im Busbereich bisher festgestellt?

Vorweg gesagt: Insgesamt ist das Bild, das sich uns bietet, solide. Einige Mängel gibt es natürlich und ich habe ja auch schon welche genannt: es fehlte etwa die Angabe der Kontaktdaten der Durchsetzungsstelle und die Information der Reisenden war verbesserungsbedürftig. Wenn es darum geht, für ausgefallene Fahrten den Fahrpreis zu erstatten, läuft in Einzelfällen nicht alles ordnungsgemäß. Erfreulich ist, dass wir gute Ergebnisse erzielt haben, wenn wir Fragen rund um die Beförderung behinderter Personen gestellt haben – wenn es etwa darum ging, ob eine Person im Rollstuhl oder mit Rollator mitgenommen werden kann und ob Ein- und Ausstiegshilfe geleistet wird.

Der Presse kann man immer wieder entnehmen, dass die AGB`s der Unternehmen kundenunfreundlich gestaltet seien.

Der Zuschnitt unserer Aufgaben sieht nicht vor, dass wir in den Fällen generell eingreifen können. Allerdings prüfen wir im Einzelfall natürlich, ob die AGB mit den Fahrgastrechten übereinstimmen. Weichen sie davon ab, sind sie in diesem Punkt ungültig, weil eine gesetzliche Regelung natürlich immer Vorrang hat. In den Fällen können wir also schon helfen.

Was raten Sie Fahrgästen, die schlechte Erfahrungen mit einer Busreise gemacht haben?

Wir nehmen uns jeder Beschwerde an, auch dann, wenn wir selbst nicht unmittelbar helfen können. In vielen Fällen können wir doch zumindest einen Tipp geben und den Fahrgast weiterverweisen – etwa an eine Schlichtungsstelle. Wir haben beispielsweise auch schon Beschwerden direkt an das Busunternehmen weitergeschickt. Wenn wir Hinweise über ein Unternehmen bekommen, welche die Sicherheit betreffen, behalten wir uns selbstverständlich vor, die Erkenntnisse der Behörde weiterzugeben, die für diese Fälle zuständig ist.

Auf jeden Fall lohnt es sich, bei uns nachzufragen. Dies können die Reisenden ganz einfach und zum Ortstarif über unser „Bürgertelefon“. Die Rufnummer und unsere übrigen Kontaktdaten erfahren Sie unter www.eba.bund.de/fahrgastrechte.

KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG

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

Dafür hat das EBA das Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung eingerichtet, das mit eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Berechnungsverfahren ermitteln kann, wie sich Infrastrukturmaßnahmen auf die Kapazität und Qualität des Netzes und auf den geplanten Verkehr auswirken können. Damit die Öffentlichkeit über geplante Maßnahmen, die gegebenenfalls die Kapazität mindern, rechtzeitig informiert wird, veröffentlicht das EBA auf seiner Website beantragte Baumaßnahmen:

www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Infrastruktur/Planfeststellung/Kapazitaet/kapazitaet_node.html

Bürger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Organisationen können sich so auch außerhalb der gesetzlich vorgesehenen Veröffentlichungs- und Beteiligungsverfahren informieren und ihre Einwände bei dem dort genannten Ansprechpartner anbringen. Das trägt dazu bei, dass das EBA geplante Maßnahmen im Schienennetz noch besser bewerten und unerwünschte Auswirkungen verhindern kann.

Das Projekt begleitet nicht nur die Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen; es überwacht auch, ob die DB Netz AG ihrer Verpflichtung nachkommt, die Infrastruktur zu betreiben und größere Kapazitätsveränderungen genehmigen zu

lassen. Kapazitätsreduzierungen können etwa durch die Sperrung von Hauptgleisen auf einer Strecke oder in Bahnhöfen, durch Gleisrückbau oder -umbau sowie durch betriebliche Maßnahmen entstehen. Sie 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.

Nachdem das Bundesverwaltungsgericht entschieden hat, dass Schienennetzbetreiber zum Betrieb und zur Unterhaltung von Eisenbahnstrecken bis zur Genehmigung der Stilllegung verpflichtet sind, kamen unzulässige Sperrungen ganzer Strecken 2013 noch in vier Fällen vor. Die DB Netz AG hat diese Sperrungen nach Intervention des EBA beseitigt.



Das EBA hat Ende 2012 einen Fokus auf Nutzungsbeeinträchtigungen einzelner Hauptgleise in den Bahnhöfen gelegt und bundesweit etwa 400 Einzelfälle von Sperrungen und anderen Nutzungseinschränkungen überprüft. Mit Erfolg: Allein im Jahr 2013 hat die DB Netz AG bereits 169 Gleise instand gesetzt und wieder mängelfrei in Betrieb genommen. 2014 setzt sie diesen Prozess fort.

Auch wenn sonstige Maßnahmen der DB Netz AG die Kapazität mehr als geringfügig reduzieren, wird das EBA aktiv, so z.B. bei Geschwindigkeitsreduzierungen, Änderungen der Streckenklasse oder bei bestimmten Änderungen der Signaltechnik. 2013 hat das Projekt 13 Verfahren zu diesen anderweitigen Kapazitätsreduzierungen geführt.

Im Berichtsjahr hat die DB Netz AG drei Anträge auf Genehmigung einer Kapazitätsreduzierung und vier Anträge auf Geneh-

migung der Stilllegung von Strecken beim EBA gestellt. Die Stilllegung von Strecken ist, wie die Einstellung des Betriebs wichtiger Bahnhöfe, nur zulässig, wenn sich kein neuer Betreiber findet, die Strecke oder der Bahnhof aufgrund nachgelassenen Bedarfs nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden kann und keine verkehrlichen Gründe einer Stilllegung entgegenstehen.

Verkehrsunternehmen sind nicht gesetzlich verpflichtet, bestimmte Bahnhöfe anzufahren. Außerhalb ihrer vertraglichen Pflichten – 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 eines Bahnhofs eingestellt wird. Die DB Station&Service AG hat sich deshalb in einer Vereinbarung mit dem EBA verpflichtet, jeweils zum Ende eines Jahres eine Liste der entbehrlichen Stationen zu veröffentlichen und dem EBA ihre Einschätzung zu begründen. Diese Vereinbarung wurde 2013 fortgeschrieben. Das EBA hat ein Ve-

torecht gegen die Betriebseinstellung und beteiligt bei der Prüfung die öffentlichen Träger des regionalen Schienenpersonenverkehrs, die sich um den dauerhaften Erhalt von Bahnhöfen und Haltepunkten bemühen. Zum Fahrplanwechsel 2013 hat die DB Station&Service AG 22 Stationen eingestellt, sich aber verpflichtet, diese bei Bedarf wieder zu betreiben.



DER NETZBEIRAT

Seit 2006 berät der unabhängige Netzbeirat die DB Netz AG bei Fragen der Entwicklung, des Ausbaus oder Erhalts der Schienenwege. Das EBA hat die Aufgabe, die Netzbeiräte alle drei Jahre neu auszuwählen und deren Arbeit zu begleiten. Der Beirat setzt sich aus Vertretern oder Beauftragten von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der für den Nahverkehr zuständigen Organisationen der Bundesländer zusammen. Er ist Repräsentant der Netznutzer und vertritt deren Belange. Aufgrund seiner Unabhängigkeit äußert sich das Gremium auch öffentlich und findet im Eisenbahnsektor Gehör.

In der Vergangenheit hat der Netzbeirat eine Reihe von Empfehlungen abgegeben – zum Beispiel zu den Themen Kapazitätsengpässe im Netz, Engpassbeseitigung und Infrastrukturfinanzierung – und damit Impulse für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur gesetzt. Aktuell befasst er sich unter anderem mit den Themen Netzausbau bis 2030, Stabiler Verkehr bei Baumaßnahmen und Lärmvermeidung.

Das Forum soll sicherstellen, dass die Interessen aller Nutzer bei der strategischen und strukturellen Entwicklung, dem Ausbau und dem Erhalt des Schienennetzes angemessen berücksichtigt werden. Dazu unterrichtet die DB Netz AG den Netzbeirat über alle strategischen und strukturellen Planungen. Der Vorstand des Betreibers der Schienenwege muss die Empfehlungen des Netzbeirats zum Gegenstand seiner Beratungen machen. Das EBA wacht darüber, dass diese Vorgaben eingehalten werden.



PLANFESTSTELLUNG

Wenn eine Eisenbahnbetriebsanlage gebaut oder geändert werden soll, bedarf das nach dem Gesetz der vorherigen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Das gilt sowohl für die Gleisanlagen als auch für weitere Eisenbahnbauwerke wie etwa Brücken oder Tunnel, Bahnhöfe oder die Leit- und Sicherungstechnik. Es muss zum Beispiel entschieden werden, ob das Vorhaben technisch machbar ist, ob die geplante Ausführung den geltenden Sicherheitsstandards entspricht, ob das Vorhaben private oder öffentliche Interessen berührt und wie diese in der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Das EBA ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Das EBA plant selbst keine Bauvorhaben und führt sie auch nicht durch, sondern es entscheidet auf Antrag des Vorhabenträgers, eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, ob die Planungen zulässig sind. In den Händen des Vorhabenträgers liegt auch die Steuerung und Koordination des Bauvorhabens.

Bevor das EBA einen Planfeststellungsbeschluss erlässt, führt die dafür zuständige Landesbehörde eigenständig ein Anhörungsverfahren durch. Zu diesem Zweck veranlasst sie, dass die Planunterlagen in den Gemeinden ausgelegt werden, die von dem Vorhaben betroffen sind. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, erhält so die Gelegenheit, Einwendungen gegen den ausgelegten Plan zu erheben. Im Übrigen fordert die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange (Behörden und andere Stellen) dazu auf, Stellung zu nehmen. Die Anhörungsbehörde kann einen Erörterungstermin durchführen, in welchem

die Stellungnahmen und die Einwendungen zusammen mit dem Vorhabenträger, den Behörden, den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, erörtert werden. Das Anhörungsverfahren endet damit, dass die Anhörungsbehörde ihre abschließende Stellungnahme formuliert und sie an das EBA sendet.

Anhand der Unterlagen von Anhörungsbehörde und Vorhabenträger stellt das EBA dann fest, ob das Vorhaben im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange zulässig ist. Aufgabe der Behörde ist es, die betroffenen Belange in einem einheitlichen und umfassenden Akt durch Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen zum Ausgleich zu bringen. Durch geeignete Auflagen und Vorkehrungen stellt das EBA sicher, dass Rechte Dritter nicht beeinträchtigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss regelt also rechtsgestaltend die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen. Ferner erhält der Vorhabenträger Baurecht.

An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann bei Erfüllung besonders definierter Voraussetzungen eine Plangenehmigung erteilt werden. In Fällen von unwesentlicher Bedeutung können Planfeststellung oder Plangenehmigung unter Umständen entfallen (Planverzicht). Die Planfeststellungsrichtlinien, die das EBA regelmäßig aktualisiert und auf seiner Internetseite zur Verfügung stellt, stellen die Anforderungen an planrechtliche Verfahren umfassend dar.



Der Gesetzgeber ist im Bereich der Planfeststellung bestrebt, die Planung von Vorhaben zu optimieren, Partizipationsmöglichkeiten und Transparenz für die betroffene Öffentlichkeit zu schaffen und damit die Akzeptanz von Planfeststellungsentscheidungen zu fördern. Der Vorhabenträger ist deshalb dazu angehalten, die Öffentlichkeit bereits vor Eröffnung des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens zu beteiligen. Dadurch sollen mögliche Konflikte bereits im Vorfeld erkannt und entschärft, die Planungen des Vorhabenträgers besser vorbereitet und das anschließende Verwaltungsverfahren entlastet werden. Der Inhalt der öffentlichen Bekanntmachung von Planfeststellungsbeschlüssen und Plangenehmigungen soll künftig auch ins Internet gestellt werden, um es der Öffentlichkeit leichter zu machen, davon Kenntnis zu nehmen.

Die Dauer des behördlichen Verfahrens ist einzelfallabhängig und wird unter anderem durch Art und Umfang des Vorhabens, die Qualität der Planunterlagen, Anzahl und Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen sowie durch gesetzliche Verfahrensvorschriften beeinflusst. Auch können erforderliche Anpassungen der Planung, für die Planungsänderungen nötig sind, dazu führen, dass ein Verfahren länger dauert. In der Regel beträgt die Gesamtdauer eines Planfeststellungsverfahrens zwischen einem und drei Jahren. Das EBA kann die Dauer eines Verfahrens nur in geringem Maße steuern, da ein wesentlich größerer Teil des Verfahrens, die Öffentlichkeitsbeteiligung, von den Anhörungsbehörden durchgeführt wird.

Eine Auswahl von bedeutenden Verfahren, die das EBA im Berichtszeitraum abgeschlossen hat:

NEUBAU S 13 BONN – VILlich

Im Oktober 2013 hat das OVG Münster die Klage gegen den letzten, noch nicht bestandskräftigen Planfeststellungsabschnitt der S 13 für erledigt erklärt. Mit der Entscheidung ist die Planfeststellung für die S 13 auf der gesamten Streckenlänge bestandskräftig, damit besteht für diese S-Bahnlinie Bau-recht. Die S 13 soll die Leistungsfähigkeit des Personennahverkehrs im Raum Bonn/Rhein-Sieg-Kreis erhöhen. Dazu sollen die vorhandenen Schienenverbindungen zwischen Troisdorf und Bonn-Beuel durch ein zusätzliches Gleis ergänzt werden. Den letzten von fünf Planfeststellungsbeschlüssen für dieses Vorhaben hatte das EBA im Februar 2011 erlassen.

ANBINDUNG DER SEEHÄFEN

Anfang 2013 hat das EBA mehrere Entscheidungen getroffen, die eine bessere Anbindung der deutschen Seehäfen an das Schienennetz ermöglichen. Wichtige Plan-genehmigungen betrafen etwa die Seehäfen in Bremerhaven und Cuxhaven. Unter anderem durch den Bau von Überholgleisen, Außenbahnsteigen und die Wiederer-richtung eines Kreuzungsgleises wurden die Kapazität und Betriebsqualität der Strecke Bremen-Bremerhaven-Cuxhaven weiter erhöht. Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven im Bereich Sande steht im Zusammenhang mit der Hinterlandanbindung des „Jade Weser Port“.

AUSBAU UND ELEKTRIFIZIERUNG DER LINIE A DACHAU – ALTOMÜNSTER

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens war der umfangreiche Ausbau der ca. 30 km langen Strecke zwischen Dachau und Altomünster für den S-Bahn-Verkehr. Ziel ist es, den derzeitigen Stunden-Takt auf einen Halbstunden-Takt zu erhöhen. Dazu soll die gesamte Strecke elektrifiziert werden. Daneben werden Gleisverschwenkungen, ein Begegnungsabschnitt, ein Kreuzungsbahn-hof, Anpassungen der Gleisgradienten sowie damit zusammenhängende bauliche Maßnahmen am Unterbau der Strecke und der Entwässerung notwendig. Zudem müssen zahlreiche Bahnübergänge und Signale angepasst werden.

Das EBA hat den Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben Anfang 2013 erlassen.

AUSBAUSTRECKE (ABS) BERLIN-DRESDEN

Die DB AG plant, die Fahrtzeit mit der Bahn zwischen Berlin und Dresden auf ca. 90 Minuten zu verkürzen. Hierzu soll zunächst auf einem Streckenabschnitt von über 70 km die Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h angehoben werden. Zur Realisierung des Planungsziels sollen auch 21 Bahn-übergänge entlang der Strecke beseitigt werden. Die DB AG hat beim EBA hierfür die Einleitung von zwölf Planfeststellungsver-fahren beantragt, davon elf im Land Brandenburg, eines im Freistaat Sachsen. Im Jahr 2013 hat das EBA die ersten vier der beantragten Planfeststellungsbeschlüsse erlassen. Diese betrafen den Bahnüber-gang (BÜ) Seebadallee in Rangsdorf, den BÜ Bahnhofstraße (L40) in Dahlewitz, das Kreuzungsbauwerk Elsterwerda-Biehla sowie die Änderung der Straßenüberführung Lin-

denbrück. Im Jahr 2014 konnten zusätzlich die Verfahren zum Ausbau des Streckenabschnitts Hohenleipisch-Elsterwerda sowie zum Bau der Straßenüberführung Mückendorf abgeschlossen werden. Mit der Umsetzung der genehmigten Baumaßnahmen hat die Vorhabenträgerin teilweise schon kurz nach der Beschlussfassung begonnen.

ABS 38 MÜNCHEN-MÜHLDORF-FREILASSING

Die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) ist Teil der trans-europäischen Magistrale von Paris nach Budapest. Durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing werden die Kapazität der Strecke erhöht und die Verkehrsbeziehungen mit Österreich verbessert. Von der Fahrzeitreduzierung profitieren der Regionalverkehr Südostbayerns (Taktverdichtung) wie auch der Güterverkehr des wirtschaftlich bedeutsamen Chemiedreiecks (Burghausen, Kastl und Trostberg). Im Jahre 2013 hat das EBA zwei Planfeststellungsbeschlüsse erlassen, diese betreffen den zweigleisigen Ausbau im Bereich zwischen Altmühldorf und Tüßling. Auch weitere bauliche Maßnahmen wie Umbauten im Bahnhof Mühldorf und im Bahnhof Tüßling, Änderungen von Eisenbahnüberführungen,

die Beseitigung eines Bahnübergangs sowie Lärmschutzmaßnahmen waren Gegenstand der Planfeststellungsverfahren.

DREIGLEISIGER AUSBAU DER STRECKE FREILASSING HBF – DB GRENZE (– SALZBURG)

Der Bahnhof Freilassing ist ein wichtiger Knotenpunkt im grenzüberschreitenden Fern- und Regionalverkehr und soll daher in das S-Bahn-Netz der Stadt Salzburg eingebunden werden. Geplant ist, dass S-Bahnzüge aus Richtung Salzburg im 15-Minuten-Takt nach Freilassing verkehren. Optional sollen einzelne Takte nach Bad Reichenhall oder Berchtesgaden durchgebunden werden. Damit die Abwicklung des zunehmenden Grenzverkehrs auf der bestehenden zweigleisigen Bahnstrecke gleichzeitig nicht beeinträchtigt wird, ist der Neubau eines dritten Gleises erforderlich. Dafür hat das EBA mit Planfeststellungsbeschluss vom April 2013 das Baurecht geschaffen – zuständigkeitshalber für den Bereich bis zur deutsch-österreichischen Grenze (Flussmitte des Grenzflusses Saalach). Der daran angrenzende Planungsabschnitt in Richtung Salzburg wurde von den österreichischen Behörden genehmigt.

» Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2011	2012	2013
Planfeststellung	112	109	110
Plangenehmigung	870	787	843
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	306	283	251
Planänderung	158	159	122



BAUAUFSICHT

Das EBA überwacht, ob die Infrastrukturbetreiber beim Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen ihrer Sicherheitsverantwortung nachkommen. Während im Planfeststellungsverfahren u.a. über die Lage, Gestalt und Beschaffenheit der Eisenbahnbetriebsanlagen entschieden wird, bleiben die fachtechnischen Details der Ausführungsplanung vorbehalten.

Grundlage für die Erstellung von baulichen Anlagen bilden die sogenannten anerkannten Regeln der Technik. Analog zu den Listen der Technischen Baubestimmungen der Länder, führt das EBA für die baulichen Anlagen der Eisenbahninfrastruktur eine „Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen“ (ELTB). Darin sind die

bauaufsichtlich besonders relevanten technischen Regelwerke benannt.

Für neue Eisenbahnbetriebsanlagen oder solche, die umfangreich umgerüstet wurden, erteilt das EBA nach Fertigstellung des Gesamtprojektes eine Inbetriebnahmege-
nehmigung bzw. Nutzungsgenehmigung für den planfestgestellten Endzustand. Dafür muss der Infrastrukturbetreiber den erfolgreichen Abschluss der Baumaßnahme und – sofern erforderlich – eines EG-Prüfungsverfahrens nachweisen sowie die gesetzlich geforderten Sicherheitsnachweise vorlegen.

Für kleinere Baumaßnahmen und für reine Instandhaltungsarbeiten bedarf es hingegen keiner Inbetriebnahme- oder Nutzungsgenehmigung. Auch sehen die Prozesse der

Bauaufsicht nicht vor, dass einzelne Bauzustände behördlich abgenommen werden. Natürlich muss der Bauherr, also das verantwortliche Infrastrukturunternehmen, auch in diesen Fällen jederzeit die Sicherheit gewährleisten.

Vor dem Baubeginn prüft deshalb regelmäßig ein Mitarbeiter oder ein Bevollmächtigter der Bahn, der so genannte Bauvorlageberechtigte, die Ausführungsplanung und gibt sie frei. Dass der Bau auch tatsächlich korrekt und planungsgemäß durchgeführt wird, kontrolliert die Bahn ebenfalls eigenverantwortlich durch einen so genannten Bauüberwacher.

Die beim Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes eingesetzten Bauprodukte müssen für den

Zweck, für den sie bestimmt sind, 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“ (EBRL) festgelegt. Auch hier wird in Analogie zu einem bewährten, allgemein anerkannten Instrumentarium – der vom Deutschen Institut für Bautechnik (DIBt) herausgegebenen Bauregelliste – vorgefahren.

Soll im Einzelfall von den anerkannten Regeln der Technik abgewichen werden, so kann das EBA dies auf Antrag des Bauherrn zulassen. Es spricht dann baumaßnahmenbezogen eine sogenannte Zustimmung im Einzelfall (ZiE) aus.

EISENBAHNAUFSICHT

Das EBA überwacht, ob die bundeseigenen Infrastrukturunternehmen und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche im Zuständigkeitsbereich des EBA verkehren, grundlegende Sicherheitsanforderungen und gesetzliche Bestimmungen einhalten. Das gilt für den Eisenbahnbetrieb, für die Fahrzeuge und für die Infrastruktur einschließlich der Signalanlagen.

BETRIEBSGENEHMIGUNG

Um am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen zu können, benötigen Unter-

nehmen nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eine Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde. Dies ist bei den Eisenbahnen des Bundes (EdB) das EBA, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) die jeweils zuständige Landesbehörde.

Derzeit haben über 450 öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Genehmigung, Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem öffentlichen deutschen Schienennetz zu erbringen. Eine Übersicht über die Eisenbahnunternehmen finden Sie auf der Internetseite des EBA.



SICHERHEITSBESCHEINIGUNG / SICHERHEITSGENEHMIGUNG

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das in Deutschland am öffentlichen regelspurigen Eisenbahnverkehr teilnehmen möchte, braucht hierfür eine Sicherheitsbescheinigung des EBA. Für ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist eine Sicherheitsgenehmigung des EBA obligatorisch. Regionalbahnen ohne Anschluss ins Ausland sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.

In dem 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 erfül-

len. Das gilt auch für ausländische EVU, die in Deutschland fahren möchten.

Das EBA prüft, ob Prozesse und Strukturen der Unternehmen, die Einfluss auf die Sicherheit des Betriebs haben, die gesetzlichen Vorgaben erfüllen und die Unternehmen so grundsätzlich in der Lage sind, alle mit ihrer Tätigkeit verbundenen Risiken zu beherrschen und einen sicheren Eisenbahnbetrieb durchzuführen.

Das EBA hat Leitfäden und weitergehende Hinweise herausgegeben, in denen die Verfahren zur Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen, die Anforderungen an die Prozesse des Sicherheitsmanagements und die Bewer-

tungskriterien dargestellt sind. Die Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency, ERA) hat zudem einen Anwendungsleitfaden für die Gestaltung und Umsetzung eines Sicherheitsmanagementsystems veröffentlicht, der auch in deutscher Sprache verfügbar ist.

ÜBERWACHUNG

Auch nach Erteilung der Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung überwacht das EBA, ob die Unternehmen ihren rechtlichen Verpflichtungen nachkommen. Angesichts des stetig wachsenden Wettbewerbs im deutschen Eisenbahnsektor – mittlerweile sind mehrere Hundert Unternehmen, ein Streckennetz von mehr als 30.000 Kilometern und ein Park von weit mehr als 200.000 Fahrzeugen zu beaufsichtigen – ist die Behörde auf ein effizientes Überwachungsverfahren angewiesen. Bewertungsmaßstab ist dabei die Sicherheit, die auf dem etablierten hohen Niveau beibehalten werden soll.

Im Rahmen von Audits nimmt das EBA die zentralen sicherheitsrelevanten Prozesse des Unternehmens – üblicherweise direkt vor Ort – unter die Lupe. Die Behörde überwacht u.a., 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.

Durch objektbezogene Einzelfallprüfungen überwacht das EBA zusätzlich, ob die unternehmensinternen Prozesse wirksam sind und zu richtigen Ergebnissen führen. Diese stichprobenartigen Kontrollen sind damit ein wichtiger Bestandteil der Aufsicht, denn ihre Resultate lassen auch Rückschlüsse für die Prozessüberwachung zu.

Zur Gefahrenabwehr im Einzelfall werden daneben auch anlassbezogene Überwachungen durchgeführt. Die Betriebssicherheit einer Eisenbahnbetriebsanlage kontrolliert das EBA etwa, indem es Inspektionen vor Ort begleitet, die Instandhaltungsdokumentation einsieht oder eigene Schwerpunktprüfungen vornimmt. Auch überwacht das EBA das Personal der Eisenbahnen, das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraut ist; hierzu begleiten EBA-Mitarbeiter beispielsweise Triebfahrzeugführer oder sonstiges Betriebspersonal bei der Arbeit.

NICHTRAUCHERSCHUTZ

Eine weitere Aufgabe des EBA ist es, Verstöße gegen das Bundesnichtraucherschutzgesetz zu verfolgen und zu ahnden. Das EBA verfolgt Zuwiderhandlungen, die in bundeseigenen Bahnhöfen, Bahnen oder in Zügen begangen werden, die auf bundeseigener Infrastruktur verkehren. 2013 hat das EBA insgesamt 2.067 Verstöße verfolgt.

FAHRZEUGE

FAHRZEUGZULASSUNG

Das EBA ist zuständig für die Zulassung von Neu- und Umbaufahrzeugen für das deutsche Schienennetz. 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 Personenfahrzeugen abgedeckt. Auch Güter-, Maschinen- und Nebenfahrzeuge lässt das EBA zu.

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. Welche Regeln dazu zählen, wird im Lenkungsreis Fahrzeuge festgelegt. Dort sind die Bahnindustrie, die Verkehrsunternehmen bzw. deren Verbände vertreten. Die Unternehmen selbst sind es auch, die die technischen Regelwerke in entsprechenden Normungsgremien inhaltlich gestalten oder verändern. Rahmenbedingungen werden darüber hinaus durch europäische Richtlinien, nationale Rechtsvorschriften oder die von der Europäischen Kommission festgelegten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vorgegeben.

Für den Umbau von Bestandsfahrzeugen sieht das Gesetz vor, dass der verantwortliche Betreiber dem EBA geplante Arbeiten anzeigt, sofern diese über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen. Das EBA prüft, ob es sich um eine umfangreiche

Umrüstung oder Erneuerung handelt – nur dann ist nach dem Gesetz eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.

Die Projektsteuerung liegt in der Verantwortung des Antragstellers. Dieser muss nachweisen, dass seine Fahrzeuge sicher sind. Der Hersteller muss sein Produkt in der Entwicklungsphase ausgiebig testen und selbstständig bis zur Zulassungsreife bringen. Die Entwicklung findet an Reißbrett und Computer statt, aber auch in Probefahrten und Simulationen, in denen sich zeigen muss, dass die theoretischen Betrachtungen in der Praxis Bestand haben.

Die Unternehmen lassen die Ergebnisse, die sie gewonnen haben, zusätzlich von anerkannten Gutachtern bzw. Prüfstellen bewerten. Der Antragsteller beauftragt den Gutachter damit, unabhängig zu beurteilen, ob bestimmte Sicherheitsanforderungen nach seiner persönlichen Meinung erfüllt sind. Die Verantwortung für den Inhalt des Gutachtens trägt der Auftraggeber: Trifft der Sachverständige keine abschließende Aussage zur Sache oder gibt es Widersprüche im Gutachten, ist der nötige Sicherheitsnachweis nicht erbracht.

Erst nach Abschluss der Test- und Nachweisphase trifft das EBA die Zulassungsentscheidung auf Grundlage der durch den Hersteller vorgelegten Dossiers und Gutachten. Welche Nachweise in welcher Form erbracht werden müssen, wird bereits frühzeitig mit den Unternehmen abgestimmt. Um ihnen die Arbeit zu erleichtern, hat das EBA Checklisten und Leitfäden erstellt.



Wie viel Zeit sollte für die Beschaffung eines neuen Fahrzeugs insgesamt eingeplant werden?

Damit Fahrzeuge termingerecht bereit stehen, müssen Hersteller und ihre Kunden einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für die Entwicklung, Zulassung und Auslieferung einplanen. Im „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ ist z.B. für die Neuentwicklung eines elektrischen Regionaltriebzuges von drei bis vier Jahren die Rede. Grundlage für die Schätzung waren u.a. Angaben des europäischen Herstellerverbandes UNIFE. In diesem Zeitrahmen sind die Herstellung und Auslieferung noch nicht einkalkuliert. Im Handbuch wird zudem nur der günstigste Fall betrachtet; in realistischen Planungen sollten Reserven für mögliche Fehler und deren Behebung enthalten sein. Idealerweise sollte mit der Serienproduktion erst begonnen werden, wenn die Zulassung für das erste Fahrzeug vorliegt.

Grundsätzlich ist es nicht hilfreich, wenn Unternehmen neue Fahrzeuge unter großem Zeitdruck entwickeln. Schließlich geht es um technisch sehr anspruchsvolle Produkte, an deren Sicherheit man zu Recht hohe Anforderungen stellt.

Wie lange dauert das reine Zulassungsverfahren?

Das Gesetz macht für den Part, für den das EBA verantwortlich ist, eine ganz klare Aussage: Die Behörde muss spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller nötigen Unterlagen über die Zulassung entscheiden. Diese Frist schöpft das EBA aber so gut wie nie aus; meistens geht es sehr viel schneller.

Schon im Dezember 2012 ist die „Siebte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ in Kraft getreten, durch die u.a. die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) geändert wurde.

Dabei ist unter anderem das Instrument der Serienzulassung eingeführt worden, so dass das EBA nicht mehr jedes Fahrzeug einer zugelassenen Bauart einzeln abnehmen muss.

AUSBLICK

Das Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge wird sich auch zukünftig verändern, denn zahlreiche EU-Rechtsänderungen machen es erforderlich, das Verfahren national auf ein neues Fundament zu stellen. Im Juni 2013 haben das BMVI, das EBA und Vertreter des Sektors ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet, um Prüfprozesse künftig noch weitergehend als bisher auf unabhängige private Prüfinstitutionen zu verlagern. Pflichten und Verantwortung der

Hersteller und Betreiber werden gestärkt, so dass sich das EBA auf vier wesentliche Kernbereiche der Sicherheit (Radsatz, Bremse, Fahrtechnik und Zugsicherung) konzentrieren kann.

Es handelt sich um eine Interimslösung, die verwirklicht, was innerhalb des derzeit geltenden nationalen Rechtsrahmens schon möglich ist. Wenn der Gesetzgeber den Zulassungsprozess vollständig transformiert hat, werden Hersteller und Prüfinstitutionen auch die übrigen vier Prüfbereiche verantworten. Die Prüfung des EBA wird sich dann im Regelfall auf die Vollständigkeit und Eindeutigkeit der erbrachten Nachweise beschränken.

» Anzahl der neu zugelassenen Baureihen

Bauartzulassungen / Serienzulassungen, im Bereich	2011	2012	2013
Triebzüge, Neubauten	12	14	18
Triebzüge, Umbauten	49	63	25
Lokomotiven, Neubauten	10	12	34
Lokomotiven, Umbauten	54	58	20
Reisezugwagen, Neubauten	6	5	0
Reisezugwagen, Umbauten	14	21	14
Güterwagen, Neubauten	6	15	12
Güterwagen, Umbauten	30	25	19
Maschinen- und Nebenfahrzeuge, Neu- und Umbauten	8	31	48

FAHRZEUGREGISTER

Seit 2007 gibt es das Nationale Fahrzeuginstanzregister (NVR: National Vehicle Register), dessen Pflege dem EBA obliegt. Dort werden alle Neufahrzeuge aufgenommen sowie für jedes Fahrzeug die Stelle, die für seine Instandhaltung verantwortlich ist. Die Bestandsfahrzeuge hat das EBA in den

zurückliegenden Jahren ebenfalls registriert – die sogenannten Nebenfahrzeuge im Bestand allerdings nur auf ausdrücklichen Wunsch der Halter. Mittlerweile sind in Deutschland über 98 Prozent aller Eisenbahnfahrzeuge im NVR erfasst.

» Anzahl der im NVR registrierten Fahrzeuge (Stand 29.04.2014)

Gesamt	212849
davon Triebfahrzeuge (Lokomotiven)	7064
davon E-Triebzüge*	6422
davon E-Triebzüge HGV*	2244
davon V-Triebzüge*	4757
davon Reisezugwagen	8459
davon Güterwagen	183097
davon Nebenfahrzeuge	806

* Jedes Fahrzeug eines Triebzugs wird im NVR einzeln registriert.

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. Jedes Fahrzeug bekommt eine zwölfstellige Fahrzeugnum-

mer, 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.

FAHRZEUGINSTANDHALTUNG

Jedem Fahrzeug in Europa muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die Entity in Charge of Maintenance (ECM), zugewiesen werden. Diese Stelle wird beim EBA im nationalen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen. Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges muss die ECM gewährleisten, dass das Fahrzeug sich in einem sicheren Betriebszustand befindet. In der Regel übernimmt diese Aufgabe der Halter oder das Verkehrsunternehmen selbst; sie kann aber auch auf die ECM eines Dritten übertragen werden, die über entsprechende Qualifikationen verfügt.

Soweit es Güterwagen betrifft, muss die ECM nach dem Gesetz zudem zertifiziert werden. Wer als für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle tätig werden will, bedarf darum einer Instandhaltungsstellenbescheinigung. In Deutschland ist das EBA die zuständige ECM-Zertifizierungsstelle; der Antragsteller muss nachweisen, dass er ein anforderungsgerechtes Instandhaltungssystem eingerichtet hat. Das EBA hat einen Leitfaden zur ECM-Zertifizierung veröffentlicht, der auf der EBA-Internetseite zum Download bereitsteht.

TRIEBFahrZEUGFÜHRERSCHEINSTELLE

Seit Inkrafttreten der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) bekommen Lokführer in Deutschland Führerscheine, die in ganz Europa anerkannt werden. Die Gültigkeit des Führerscheins ist auf zehn Jahre begrenzt; sie kann jeweils um weitere zehn Jahre verlängert werden. Ausgestellt werden die Dokumente vom EBA. Das EBA führt auch das Register der Führerscheine.

Die Vorschriften der TfV gelten für alle Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung benötigen und sich auf öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen bewegen.

Zusätzlich können auch die Regionalbahnen die TfV freiwillig anwenden.

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.

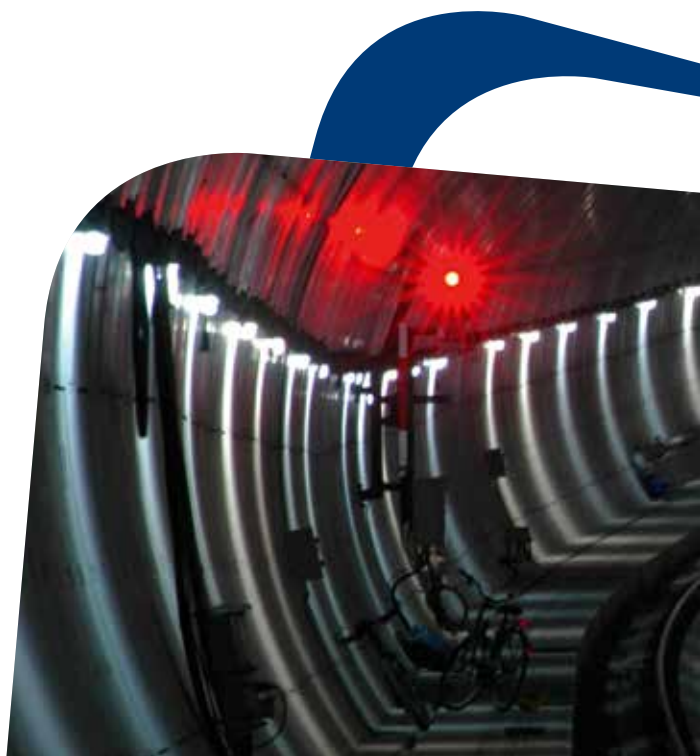
Seit November 2013 werden neu ausgebildete Triebfahrzeugführer nach der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV) bundeseinheitlich geprüft.

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

Schulungseinrichtungen für Triebfahrzeugführer oder für sonstiges, mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betrautes Eisenbahnpersonal müssen vom EBA anerkannt sein. Auch erkennt das EBA die Ärzte und Psychologen an, welche die nach der TfV geforderten Tauglichkeitsuntersuchungen vornehmen.

Nicht anerkennungspflichtig nach dem Gesetz sind indes Schulungseinrichtungen von Eisenbahnen, die entweder eine Sicherheitsbescheinigung, eine Sicherheitsgenehmigung oder einen Eisenbahnbetriebsleiter haben, dessen Bestellung das EBA bestätigt hat. Bis zum Redaktionsschluss hat das EBA 69 Schulungseinrichtungen, 115 Prüfungsorganisationen, 68 Ärzte und 22 Psychologen anerkannt.

Das Verfahren zur Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins ist auf der Website des EBA beschrieben. Erläutert wird dort auch die Anerkennung von Ausbildungs- und Prüforganisationen sowie von Ärzten und Psychologen, es können zudem die jeweiligen Antragsformulare abgerufen werden.



GEFÄHRLICHE GÜTER

Grundsätzlich gilt, dass Eisenbahninfrastrukturen für alle Verkehrsformen nutzbar sind, also für Personen- und Güterverkehr. Auch was die Art der beförderten Güter anbelangt, gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung von Eisenbahntrassen. Allerdings gelten für Gefahrguttransporte umfangreiche Sicherheitsvorschriften, die alle am Transport Beteiligten beachten müssen und die regelmäßig fortgeschrieben werden, um den Bedürfnissen der Sicherheit und den Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Technik Rechnung zu tragen.

Gefahrguttransporte werden durch die jeweils zuständigen Behörden überwacht. Soweit die Eisenbahninfrastruktur des Bundes betroffen ist, nimmt das EBA in dem Zusammenhang vielfältige Aufgaben wahr. Neben der Beratung des BMVI als Sicherheitsbehörde obliegt ihm u.a. die Zulassung von Kesselwagen oder die Marktbeobachtung.

Weiterhin ist das EBA in nationalen und internationalen Gremien vertreten - etwa zur Fortschreibung der gefahrgutbezogenen Sicherheitsvorschriften oder zur Verbesserung der Kontrollverfahren.

Der größte Aufgabenbereich umfasst die Gefahrgutkontrollen. Das EBA kontrolliert Gefahrguttransporte vor allem an Bahnhöfen, bevorzugt bereits dort wo die Ladung versandt wird. Aufgrund besonderer Verwaltungsabkommen mit einzelnen Bundesländern werden bestimmte Prüfungen auch innerhalb von Betrieben vorgenommen. Darüber hinaus kontrolliert das EBA Gefahrgut gemeinsam mit anderen Stellen; hierzu zählt die internationale Zusammenarbeit mit dem angrenzenden Ausland oder die Kooperation mit den zuständigen Behörden der Bundesländer (z.B. Gewerbeaufsicht).

» Anzahl der Gefahrgutkontrollen

	2011	2012	2013
Kontrollen (außer Klasse 7)	14.389	13.904	12.902
Beanstandungen	924	806	736
Beanstandungsquote [%]	6,4	5,8	5,7



Gefahrgutkontrollen führt das EBA auch bei Beförderungen radioaktiver Stoffe der Klasse 7 durch. Dabei wird u. a. durch Mes-

sungen die Einhaltung der internationalen Grenzwerte für die Kontamination und die Dosisleistung überprüft.

» Anzahl der Gefahrgutkontrollen

	2011	2012	2013
Kontrollen Klasse 7	189	197	152
Beanstandungen	2	5	1
Beanstandungsquote [%]	1,1	1,1	0,3

Stellt das EBA bei seinen Kontrollen Verstöße gegen das Gefahrgutrecht fest, werden die Verantwortlichen davon in Kenntnis gesetzt. Wenn dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, untersagt das EBA die Weiterfahrt, bis der Mangel behoben ist.

ten Genehmigung. Eine Ausnahme sind die radioaktiven Stoffe (Klasse 7).

Bei größeren oder sich wiederholenden Beanstandungen führt das EBA zudem prozessorientierte Überwachungen der an der Gefahrgutbeförderung beteiligten Unternehmen durch. Sollten sich dabei Schwachstellen in der Ablauforganisation der Unternehmen zeigen, erwirkt die Behörde, dass das Unternehmen diese abstellt.

Nach der Verordnung über den Schutz vor Schäden durch ionisierende Strahlen (Strahlenschutzverordnung – StrlSchV) obliegt dem EBA die Genehmigung für die Beförderung von sonstigen radioaktiven Stoffen im Schienenverkehr. Dies sind z.B. Abfälle aus kerntechnischen Anlagen und Vorprodukte für die Kernbrennstoffherstellung. Die Voraussetzungen ergeben sich aus § 18 StrlSchV; wenn diese erfüllt sind, hat der Antragsteller einen Rechtsanspruch auf eine Beförderungsgenehmigung.

Solange die jeweils einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden, bedarf die Beförderung von Gefahrgut mit der Eisenbahn grundsätzlich keiner gesonder-

Hingegen wird die Beförderung von Kernbrennstoffen und Großquellen nach dem Atomgesetz (AtG) durch das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) genehmigt.

» Anzahl der Genehmigungen nach StrlSchV

	2011	2012	2013
Beförderungsgenehmigungen (oder deren Änderung) nach StrlSchV	5	3	4

LÄRM

LÄRMKARTIERUNG

Die Lärmkartierung ist ein Geodatenprojekt zur Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie und wird getrennt nach Verkehrsträgern erstellt. Ziel der europäischen Richtlinie ist, Umgebungslärm zu erfassen und zu dokumentieren. Die Lärmkarten stellen jeweils die Lärmsituation für den zurückliegenden Berichtszeitraum dar. Für die bundesweite Lärmkartierung entlang des großen Bahnstreckennetzes in Deutschland sind umfangreiche Erhebungen, die Vorbereitung der Grundlagendaten für die Lärmberechnung und der Aufbau einer für die Lärmkartierung geeigneten IT-Systemlandschaft erforderlich.

Derzeit arbeitet das EBA an der zweiten Stufe der Lärmkartierung für Schienenwege. Die erste Stufe ist bereits abgeschlossen, die Ergebnisse – auch in kartografischer Darstellung – und weitere Informationen – etwa zu den Berechnungsmethoden für Lärm – fin-

den Sie auf unserer Homepage unter dem Stichwort Umgebungslärmkartierung.

Um einen Eindruck von der Größenordnung zu bekommen: In der ersten Stufe der Lärmkartierung hat das EBA im Wesentlichen Lärmkarten für Schienenwege des Bundes mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen und Strecken in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern erstellt, das waren über 7.400 Streckenkilometer.

In der noch laufenden zweiten Stufe der Lärmkartierung wird das EBA Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern bzw. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr kartieren. Dies bedeutet einen Anstieg des Kartierungsumfangs auf ca. 16.500 Streckenkilometer.

LÄRMAKTIONSPLANUNG (LAP)

Die Lärmkartierung ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Diese wird von den nach Landesrecht zuständigen Behörden bzw. Kommunen durchgeführt. Vom 1. Januar 2015 an wird das EBA für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig sein sowie bei der Lärmaktionsplanung in den Ballungsräumen mitwirken. Das sieht das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vor, das 2013 verabschiedet wurde.

Durch Lärmaktionspläne sollen in den Gebieten, die sich bei der Kartierung als besonders belastet herausgestellt haben, die Auswirkung von Lärm geregelt und ruhige Gebiete vor Lärmzuwachs geschützt werden. Lärmaktionspläne enthalten darum Ziele, Strategien und konkrete Maßnahmen zur Lärminderung. Sie müssen – wie die Lärmkartierung – alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Indes können aus Lärmaktionsplänen keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen abgeleitet werden. Unbeschadet bleiben Ansprüche, die sich bei Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen aus den Rechtsgrundsätzen der Lärmvorsorge ergeben oder die Umsetzung staatlicher Förderprogramme zum Lärmschutz.



LÄRMSCHUTZ

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und den darauf basierenden Verordnungen nur dann, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Das EBA entscheidet bereits im Rahmen der planungsrechtlichen Zulassung eines Vorhabens, ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Auch an bestehenden Eisenbahnstrecken kann Schallschutz erfolgen. Der Bund unternimmt erhebliche finanzielle Anstrengungen, indem er für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes jährlich 100 Millionen Euro an Haushaltsmitteln zur Verfügung stellt. Der

Betrag wurde im Jahr 2014 auf 130 Millionen Euro erhöht. Die Mittel können insbesondere für den Bau von Lärmschutzwänden und ähnlichen Maßnahmen (aktiver Lärmschutz) sowie Zuschüsse zum Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) verwendet werden. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Mit der operativen Gesamtprojektleitung ist die DB ProjektBau GmbH beauftragt.

Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Da-

bei sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner betroffen sind. Die entsprechende Planung obliegt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die auch Zuwendungsempfänger der Bundesmittel sind. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen sind die begünstigten Hauseigentümer Zweitempfänger, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Erstempfänger der staatlichen Leistung finanziert ihnen anteilig bis zu 75% der direkten Kosten.

Auf Grundlage der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung wird der Umfang der Lärmsanierungsmaßnahme durch Gutachter bestimmt. Diese berechnen die Beurteilungspegel unter anderem auf Grundlage einer Verkehrsprognose. Dabei ist der Unterschied zur Lärmkartierung zu beachten: Diese Daten beziehen sich auf die Vergangenheit und sind keine Grundlage für die Bemessung des Umfangs der Lärmsanierung.

» Bewirtschaftete Mittel im Rahmen der Förderrichtlinie Lärmsanierung [in Mio. Euro]

	2012	2013
Lärmsanierung	95	99

LEISE GÜTERWAGEN

Seit 2012 bezuschusst der Bund auch die Umrüstung von Güterwagen auf eine zugelassene lärm mindernde Technik, insbesondere die Verwendung von so genannten LL-Sohlen an Stelle von Graugussbremsen. Dies geschieht im Rahmen eines auf acht Jahre angelegten lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen des Bundes und wird aus Haushaltsmitteln für die Lärmsanierung finanziert. Für die rund 180.000 für eine Förderung in Betracht kommenden Güterwagen sollen insgesamt maximal 152 Mio. Euro ausbezahlt werden. Die Förderung der umgerüsteten Wagen ist von der achsenbezogenen Laufleistung nach der Umrüstung

abhängig. Grundlage ist die Richtlinie des BMVI zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen. Seit 2013 ist das EBA Bewilligungsbehörde für die Wagenhalter. Die bis Oktober 2014 erteilten Bescheide decken die Förderung der Umrüstung von bereits mehr als 100.000 Güterwagen ab. Ziel der Förderung ist es, die Lärmbelastung im Schienenverkehr bis zum Jahr 2020 verglichen mit der Situation des Jahres 2008 um die Hälfte zu reduzieren.

Weitere Informationen zum Thema Lärmschutz Schiene können auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefunden werden: <http://www.bmvi.de>

FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Das EBA ist Bewilligungsbehörde für Zuwendungen des Bundes für Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Der überwiegende Teil der Bundesmittel wird auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH, kurz: EIU) gewährt. In der Regel handelt es sich um nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse, die der Bund im Wege der Vollfinanzierung zur Verfügung stellt. Dies erfolgt auf der Grundlage öffentlich-rechtlicher Verträge, so genannter Finanzierungsvereinbarungen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragen beim EBA den Abschluss einer solchen Finanzierungsvereinbarung, das EBA spricht dem BMVI nach Prüfung des Antrags eine Empfehlung aus. Auf der Grundlage der Empfehlung wird dann die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund, vertreten durch das BMVI, und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes geschlossen. Der Baufortschritt der einzelnen Bedarfsplanvorhaben kann dem jährlich als Bundestagsdrucksache erscheinenden Verkehrsinvestitionsbericht entnommen werden.

Die Bundesmittel für weitere Programme und Richtlinien fließen überwiegend als Anteilsfinanzierung, wobei der Bereich der Zuwendungsempfänger über die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinausgeht. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beispielsweise umfasst die Bundesfinanzierung bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Seit 2013 finanziert der Bund erstmals Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Die Förderung ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf einen Anteil von 50 Prozent beschränkt. Grundlage ist das Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz – SGFFG). Das EBA bewilligt entsprechende Mittel auf Antrag der berechtigten Unternehmen.

Als Bewilligungsbehörde prüft das EBA im Rahmen der Antragsprüfung die Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der beantragten Planung. Bei der Verwendungsprüfung kontrolliert es dann, ob die vom Empfänger in Anspruch genommenen Bundesmittel tatsächlich so eingesetzt wurden, wie im Rahmen der finanziellen Baufreigabe genehmigt. Wenn Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet wurden, werden sie vom Zuwendungsempfänger mit Zinsen zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Von 2009 bis 2013 sind im Jahresdurchschnitt rund 2,5 % der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGS- VEREINBARUNG

Für die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz der EIU ist mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) im Jahr 2009 ein neues Fördersystem entwickelt worden. Seitdem bezuschusst der Bund die Ersatzin-



5 170 040-7
3100



SIEMENS

Vectron



vestitionen dieser Unternehmen jährlich mit 2,5 Mrd. Euro; im Jahr 2013 mit 2,75 Mrd. Euro. Im Gegenzug verpflichten sich die Unternehmen, eine im Vertrag festgelegte Netzqualität zu erreichen. Die Netzqualität bemisst sich in Qualitätskennzahlen (Qkz), für die der Vertrag Zielstellungen vorgibt. Zudem verpflichten sich die EIU zur Erbringung eines nach dem BSWAG mit Eigenmitteln zu finanzierenden Mindestinstandhaltungsbeitrages (zwischen 1 und 1,25 Mrd. Euro pro Jahr) sowie zur Erbringung eines Eigenbeitrags für Investitionen in das Bestandsnetz in Höhe von 500 Mio. Euro pro Jahr.

Die EIU informieren mit ihrem jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und

-entwicklungsbericht (IZB) über die Erfüllung der vereinbarten Qualitätszielstellungen und Finanzierungsbeiträge, über die Entwicklung des Bestandes an wesentlichen Anlagen sowie über ihre Investitions- und Instandhaltungstätigkeit und -strategie. Das EBA prüft die Angaben des IZB daraufhin, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV erfüllt haben. Dabei begleitet das EBA die Tätigkeit eines vom Bund bestellten Infrastrukturwirtschaftsprüfers, der prüft und testiert, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Finanzierungsverpflichtungen auch tatsächlich erfüllt haben.

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

	2012	2013
Bewirtschaftete Haushaltsmittel EBA*	4.099	4.275
* davon		
– LuFV-Mittel	2.500	2.750

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

KOMBINIERTER VERKEHR

Auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) gewährt der Bund Unternehmen in Privatrechtsform finanzielle Zuwendungen für den Neu- und den Ausbau von Umschlaganlagen. Der KV spielt im Güterverkehr eine wichtige Rolle für eine integrierte Verkehrspolitik; er unterstützt das Ziel des Bundes, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker in die Logistikkette einzubeziehen und eine weitere Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs auf diese Verkehrsträger zu erreichen. Das EBA ist zuständige Bewilligungsbehörde, soweit es sich um Anlagen des reinen Schiene-Straße-Umschlags handelt. Förderanträge prüft das EBA im Hinblick auf Fragen der Anlagenkonfiguration, der Anlagenbemessung, der verkehrlichen Anbindung und der Kapazität sowie auf wirtschaftliche Aspekte.

Bis Ende 2013 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 549,4 Mio. Euro für insgesamt 48 Anlagen (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 74 Baumaßnahmen)

bewilligt. Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. 3,9 Mio. Ladeeinheiten.

GLEISANSCHLÜSSE

Das EBA ist auch zuständige Bewilligungsbehörde für Anträge auf Gleisanschlussförderung. Auf Grundlage der Gleisanschlussförderrichtlinie gewährt der Bund Unternehmen in privater Rechtsform finanzielle Zuwendungen für den Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau von bestehenden Gleisanschlüssen. Die Zuwendungen ergeben als nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Das EBA hat seit Laufzeitbeginn der Förderrichtlinie bis Ende 2013 bislang 130 Anträge mit einer Fördersumme von insgesamt 96,5 Mio. Euro positiv beschieden. Im Jahr 2013 wurden elf Anträge auf Förderung von Gleisanschlüssen neu bewilligt. Insgesamt wurden im Jahr 2013 Bundesmittel in Höhe von 9,3 Mio. Euro ausgezahlt.





DAS EISENBAHN- BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER

Ende 2013 waren beim EBA 1.182 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 893 Beamtinnen und Beamte, 259 Tarifbeschäftigte, 15 Auszubildende und 15 Anwärterinnen und Anwärter für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst.

Über 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten in der Zentrale der Behörde in Bonn; gut 700 weitere gehören den zwölf Außenstellen an, die sich an 15 Standorten in Deutschland um das operative Geschäft vor Ort kümmern.

Die Beschäftigten des EBA erledigen ihre Aufgaben mit viel Eigenverantwortung und Selbstbestimmung. Transparente Entscheidungen, offene Kommunikation und gegenseitige kollegiale Unterstützung prägen die tägliche Zusammenarbeit.

Dass neu entwickelte Eisenbahnfahrzeuge erst auf die Schiene kommen, wenn sie technisch sicher sind, dass ein Bahnhof alle notwendigen Anforderungen erfüllt bzw. barrierefrei ist und dass staatliche Zuschüsse sinnvoll und wirtschaftlich verwendet werden, dafür sorgen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des EBA. Sie repräsentieren die Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde und haben ein Augenmerk darauf, dass alle sicherheitsrelevanten nationalen und internationalen Regelwerke eingehalten werden.

Im EBA sind überwiegend Frauen und Männer mit abgeschlossenem Ingenieur- oder Jurastudium oder etwa auch mit dem Abschluss Diplom-Verwaltungswirt/in tätig. Die Aufgaben im EBA werden daher häufig von

Teams bearbeitet, die sich aus technischen und nichttechnischen Beschäftigten zusammensetzen.

BESCHÄFTIGTE IM HÖHEREN VERWALTUNGSDIENST

(mit Abschluss Diplom (Universität) oder Master)

Für Beschäftigte im höheren Dienst bestehen die Aufgaben im Allgemeinen in der fachlichen Aufsicht und Koordination sowie der Weiterentwicklung technischer Normen und Vorschriften für die Fachgebiete. Dazu kann auch die Mitarbeit in nationalen und internationalen Gremien gehören.

Zentrale Aufgaben des EBA sind die Eisenbahn- und Bauaufsicht, die Zulassung und Überwachung von Fahrzeugen und die Planfeststellung. Die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ist für die Beschäftigten im höheren Dienst eine weitere Aufgabensäule des EBA. Dazu gehören die Antrags- und Verwendungsprüfung, die Bearbeitung von Grundsatzfragen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und die Prüfung von Investitionsrechnungen.

AUFGABEN FÜR JURISTINNEN UND JURISTEN MIT ZWEITEM STAATSEXAMEN

Juristinnen und Juristen sind in erster Linie in der Planfeststellung beschäftigt und regeln Grundsatzfragen der planungsrechtlichen Zulassungsverfahren sowie der Umweltbelange. Darüber hinaus sind sie für Rechtsfragen der Planfeststellung, Raumordnung, Landesplanung, Bauleitplanung, sowie für die Rechtsberatung in der Bauaufsicht zu-

ständig. Auch die ständige Fortentwicklung der einschlägigen Gesetze und Verwaltungsvorschriften (Planfeststellungsrichtlinien, Umweltleitfaden, Freistellungsverfügung) gehört zu den Aufgaben. Ein weiterer Einsatzbereich ist das Justitiariat in der Zentrale in Bonn.

BESCHÄFTIGTE MIT FÜHRUNGSAUFGABEN

Für Beschäftigte im höheren Verwaltungsdienst sowie für Juristinnen und Juristen mit zweitem Staatsexamen besteht die Möglichkeit, ihr Tätigkeitsspektrum zu erweitern, indem sie Aufgaben der Führung und Leitung übernehmen. Dabei handelt es sich um die Leitung von Referaten, Abteilungen und Stabsstellen in der Zentrale sowie Sachbereichen in den Außenstellen des EBA.

GEHOBENER VERWALTUNGSDIENST

(mit Abschluss Diplom (FH) oder Bachelor)

Eine wichtige Aufgabe der Beschäftigten im gehobenen Dienst ist die Weiterentwicklung der technischen Regelwerke des jeweiligen Fachgebietes – dies gilt für alle Bereiche.

In der Eisenbahn- und Bauaufsicht beschäftigen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des gehobenen Dienstes nicht nur mit Eisenbahnanlagen, sondern kontrollieren auch die Anwendung von Sicherheitsmanagementsystemen und Risikobewertungen. Auch wirken sie mit, wenn es darum geht, die Ursachen von Unfällen und technischen Unregelmäßigkeiten zu ermitteln und auszuwerten. In der Fahrzeugzulassung und -überwachung nehmen die Ingenieurinnen und Ingenieure Triebfahrzeuge ab, befassen sich mit der Systemüberwachung von Eisen-

bahnverkehrsunternehmen, führen anlassbedingte Kontrollen durch und übernehmen die Eisenbahnaufsicht über Fahrzeughalter.

In der Planfeststellung bearbeiten die Kolleginnen und Kollegen des gehobenen Dienstes – beispielsweise bei Großprojekten – Fragen mit technischem Schwerpunkt und bereiten Planfeststellungsbeschlüsse vor. Damit zusammenhängend klären sie auch formale und materielle Grundsatz- und Sonderfragen und pflegen den Erfahrungsaustausch mit Gutachtern.

In der Abteilung Finanzierung gehören die Antrags- und Verwendungsprüfung, die Mittelvergabe und die Vorbereitung von Finanzierungsvereinbarungen zu den Aufgaben des gehobenen Dienstes. Das schließt auch die Planungsbegleitung und Überprüfungen vor Ort mit ein.

AUSBILDUNG IM EBA

Das EBA hat das Ziel, den Bedarf an neuen Beschäftigten, der in den kommenden Jahren durch zunehmende Altersabgänge entstehen wird, in vielen Bereichen mit eigenen Auszubildenden zu decken.

In den vergangenen Jahren hat das EBA die Ausbildung daher intensiv weiterentwickelt. Angeboten werden Laufbahnausbildungen im Bereich „Bahnwesen“ für den höheren und für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst sowie die Ausbildung zur/zum Fachangestellten für Bürokommunikation und zur / zum Verwaltungsfachangestellten.

Das Amt ist bundesweit die einzige Einrichtung, die eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst „Bahnwesen“ durchführt. Das EBA fungiert in dem



Bereich als Prüfungsamt und koordiniert die Ausbildung. Das Ausbildungsangebot nutzen auch andere im Eisenbahnbereich tätige Bundes- und Landeseinrichtungen.

In dem einjährigen Vorbereitungsdienst für den gehobenen technischen Dienst (Anwärterausbildung) werden den Teilnehmenden, die ein Bachelor- oder FH-Ingenieurstudium abgeschlossen haben, unter anderem das „System Bahn“, die Struktur und Aufgaben der Behörde sowie allgemeine Rechts- und Verwaltungsgrundlagen nahe gebracht.

Der Vorbereitungsdienst für den höheren technischen Dienst (Referendariat) setzt einen Master- oder TH/TU-Studienabschluss voraus. Bei Bestehen der 2. Staatsprüfung erwerben die Absolventinnen und Absolventen am Ende 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 Vorbereitungsdienst für den höheren technischen Verwaltungsdienst koordiniert das EBA die Ausbildung, die 2. Staatsprüfung nimmt indes das Oberprüfungsamt der Bundesverkehrsverwaltung ab. Um die Ausbildung den aktuellen Bedürfnissen und Erkenntnissen anzupassen, hat das Oberprüfungsamt das Technische Referendariat umfassend reformiert, die neue Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Laufbahn des höheren technischen Verwaltungsdienstes (APO) ist seit dem 01.10.2013 in Kraft.

Die Laufbahnausbildung bietet das EBA seit 1999 an. Eingestellt und erfolgreich ausgebildet wurden seitdem 92 Frauen und Männer im gehobenen und 43 im höheren Dienst. Das EBA plant, das Ausbildungsangebot in den nächsten Jahren deutlich zu erweitern. 2014 wird je ein Anwärter- und Referendarjahrgang ausgebildet.

Das EBA bietet 2014 darüber hinaus in Zusammenarbeit mit zwei Fachhochschulen eine nichttechnische Laufbahnausbildung „Dipl.-Verwaltungsinformatik“ mit den Schwerpunkten Informationstechnik (50%), Verwaltungsmanagement (30%) und allgemeine Verwaltungslehre (20%) an.

Nach langjähriger Ausbildung im Bereich „Fachangestellte für Bürokommunikation“ wird im EBA seit 2013 erstmals die Ausbildung im Bereich „Verwaltungsfachangestellte“ angeboten.

» Ausbildung im EBA

	2011	2012	2013
Auszubildende	13	12	15
Anwärter/innen	0	6	15
Praktikanten	36	41	33

ATTRAKTIVE RAHMENBEDINGUNGEN

Nicht nur die Arbeitsinhalte, sondern auch die Rahmenbedingungen haben großen Einfluss auf die generelle Arbeitszufriedenheit. Neben anspruchsvollen und interdisziplinären Aufgaben bietet das EBA viele Möglich-

keiten, die Arbeitszeit flexibel zu gestalten, es ermöglicht die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, bietet ein umfangreiches Fortbildungsangebot, ein ausgeprägtes Gesundheitsmanagement und die Sicherheit eines Arbeitsplatzes im öffentlichen Dienst.



VEREINBARKEIT VON BERUF UND PRIVATLEBEN

Die Vereinbarkeit der Arbeit mit dem Privatleben fördert das EBA gezielt im Rahmen der gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Möglichkeiten: So bietet es etwa eine zeitgemäße gleitende Arbeitszeit, individuelle Teilzeitvereinbarungen und ein Kontingent von Telearbeitsplätzen an. Auch ein eigens für Mütter und Väter eingerichtetes Eltern-Kind-Büro dient der besseren Vereinbarkeit von Arbeit und Familienleben.

FORTBILDUNG

Die im Haushaltsjahr 2013 zugewiesenen Mittel für die Fort- und Weiterbildung wurden hauptsächlich dazu genutzt, die Beschäftigten der Fachabteilungen in technischen und verfahrenstechnischen Fragen zu schulen. Zudem trägt das EBA mit dem Angebot von Sprachtrainings – vor allem Englisch – im eigenen Haus der zunehmenden Internationalisierung des Verkehrsträgers Schiene Rechnung.

Die Nachfrage nach Fortbildungen hat sich im Vergleich zum Vorjahr nahezu verdoppelt.

Das Amt und seine Beschäftigten sind bemüht, verstärkt die bundeseigenen Angebote der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF) und der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung (BAkÖV) zu nutzen.

Es werden zunehmend Inhouse-Seminare, insbesondere zur Weiterentwicklung sozialer Kompetenzen und Führungskompetenzen, sowohl in der Zentrale als auch in den Außenstellen angeboten.

GESUNDHEITSMANAGEMENT

Gesunde Beschäftigte sind Grundlage für eine zukunftsorientierte und innovative Verwaltung. Das Gesundheitsmanagement ist die bewusste Steuerung und Integration aller Prozesse im EBA mit dem Ziel des Erhalts, sowie der Verbesserung von Gesundheit und Wohlbefinden der Beschäftigten am Arbeitsplatz. Zur Angebotspalette gehören regelmäßige Gesundheitstage und -aktionen, Seminare im Gesundheitsbereich und zur Stressprävention sowie ein wöchentliches Rückentraining für die Beschäftigten.

Für Beschäftigte, die länger erkrankt sind, bietet das EBA ein betriebliches Eingliederungsmanagement an.

Im EBA werden regelmäßig Mitarbeiterbefragungen zur Gesundheit und Arbeitszufriedenheit durchgeführt. Die Teilnahme an den Umfragen ist anonym und freiwillig. Die Umfragen zeigen auf, dass die Vereinbarkeit der Arbeit mit dem Privatleben und das Führungsverhalten der Vorgesetzten einen großen Einfluss auf die Arbeitszufriedenheit und Gesundheit der Beschäftigten haben. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Befragung und aus den thematisch arbeitenden Gesundheitszirkeln werden gezielte Maßnahmen zur Erhaltung und Förderung der Gesundheit – wie etwa Seminare und Vorträge zu verschiedenen Gesundheitsthemen – angeboten.



EBA-INTERN

Bei der Bewirtschaftung der Haushaltsmittel, im Controlling und in der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) liefert moderne Soft-

ware entscheidungsorientierte Informationen zu Kosten, Erlösen und Leistungsgrößen.

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

	2011	2012	2013
Einnahmen	33,7	27,9	29,7
Ausgaben	72,6	74,8	82,4

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 im Internet (www.eisenbahn-bundesamt.de) neben allgemeinen Informationen zu den Aufgaben des EBA viele Arbeitshilfen und Vordrucke zum Download.



STANDORTE



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
Südenstraße 44
76135 Karlsruhe
Telefon: 0721 1809 - 0
Telefax: 0721 1809 - 399

STANDORT STUTTGART

Olgastraße 13
70182 Stuttgart
Telefon: 0711 22816 - 0
Telefax: 0711 22816 - 299

AUSSENSTELLE KÖLN

Werkstattstraße 102
50733 Köln
Telefon: 0221 91657 - 0
Telefax: 0221 91657 - 490

AUSSENSTELLE MÜNCHEN

Arnulfstraße 9/11
80335 München
Telefon: 089 54856 - 0
Telefax: 089 54856 - 699

AUSSENSTELLE NÜRNBERG

Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg
Telefon: 0911 2493 - 0
Telefax: 0911 2493 - 150

Herausgeber

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

Gestaltung

artwork factory, Köln

Bildnachweis

Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild

Titel (Bartłomiej Banaszak), S. 5 (Jet-Foto Kranert), S. 8 (Volker Emersleben), S. 10 (Michael Neuhaus),
S. 13 (Bartłomiej Banaszak), S. 14 (Bernd Lammel), S. 17 (Andreas Mann), S. 20/21 (Bartłomiej Banaszak),
S. 22/23 (Roberto Matthaei), S. 25 (Georg Wagner), S. 28 (Christian Bedeschinski), S. 30 (Bartłomiej Banaszak),
S. 33 (Holger Peters), S. 36/37 (Christian Bedeschinski), S. 40 (Frank Kniestedt), S. 43 (Bartłomiej Banaszak),
S. 44 (Volker Emersleben), S. 45 (Max Lautenschläger), S. 46 (Bartłomiej Banaszak), S. 49 (Jochen Schmidt),
S. 50 (Bartłomiej Banaszak), S. 52 (Axel Hartmann)

Bundesregierung

S. 4 (Kugler)

Eisenbahn-Bundesamt

S. 7, S. 18

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Stand

November 2014

Kontakt

Telefon: 0228 9826-0

Telefax: 0228 9826-199

E-Mail: poststelle@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de