



Eisenbahn-Bundesamt



EBA-JAHRESBERICHT 2016/2017





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

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

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

Inhalt

VORWORT	4
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT	6
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT	6
PLANFESTSTELLUNG	12
KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG	16
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR	18
FAHRZEUGE	23
ÜBERWACHUNG	26
GEFÄHRLICHE GÜTER	31
RESSORTFORSCHUNG	33
UMWELT	35
DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE	37
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA	40
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER	42
STANDORTE UND KONTAKTE	48



Liebe Leserinnen und Leser,

zukunftsfähig zu bleiben heißt für den Verkehrsträger Eisenbahn vor allem, dass er seine Systemvorteile konsequent nutzen muss. Das gelingt umso besser, je weiter die europäische Harmonisierung umgesetzt ist.

Entsprechend ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gefordert, auch seine eigenen Prozesse an die fortschreitende Vereinheitlichung des Schienensektors in Europa anzupassen. So ändern sich etwa mit Umsetzung der technischen Säule des Vierten Eisenbahnpakets die Zuständigkeiten und Verfahren, wenn es darum geht, Fahrzeuge zuzulassen oder Sicherheitsbescheinigungen zu erteilen.

Von 2019 an wird die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) unter anderem die Zulassung international verkehrender Züge verantworten. Dabei gilt es im Blick zu behalten, dass die nationalen und internationalen Prozesse nicht auseinanderklaffen. Unsere Mitarbeiter bringen daher in europäischen Arbeitsgruppen ihr Wissen, ihre Erfahrung und die in Deutschland bewährten, mit dem Sektor abgestimmten Prozesse in die Entwicklung der neuen europäischen Verfahren ein.

Darüber hinaus muss die Aufsicht regelmäßig Antworten auf Fragen finden, die der technische Fortschritt aufwirft. Innovationen entstehen laufend, sie etablieren sich oder werden wieder verworfen. Unabhängig davon sorgen sie aber meist zunächst für neue Konstellationen und Fragestellungen; darauf muss die Aufsicht reagieren.

Welchen neuen Anforderungen sich das EBA im Detail gegenüber sieht und wie es damit umgeht, dazu äußern sich im vorliegenden Jahresbericht unter anderem der EBA-Vizepräsident sowie der Leiter der EBA-Außenstelle in Hannover.

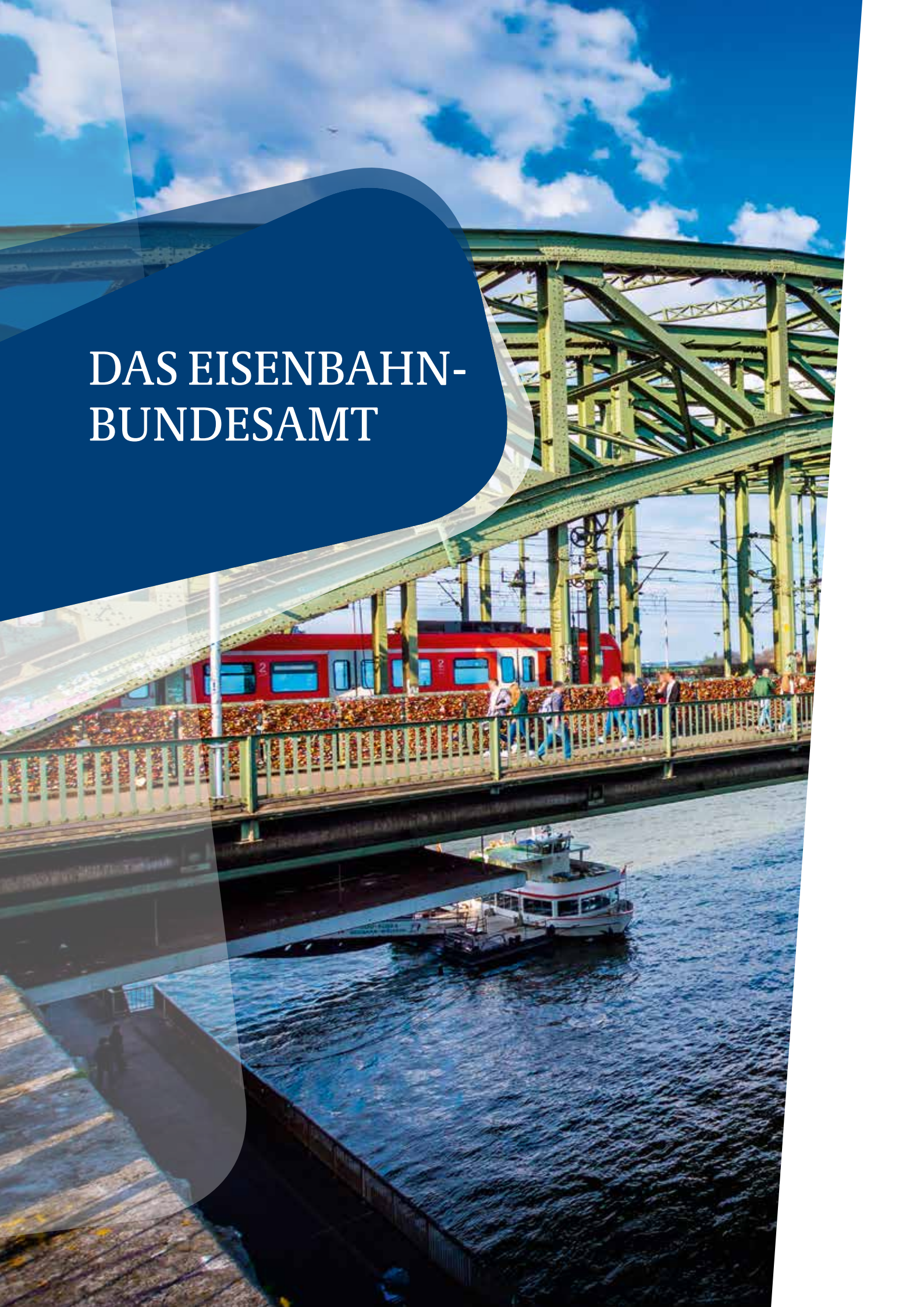
Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre.

A handwritten signature in blue ink that reads "Gerald Hörster".

Gerald Hörster
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes



DAS EISENBAHN- BUNDESAMT



Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde für Eisenbahnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Fach- und Rechtsaufsicht führt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch.

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 Fördermitteln, die der Bund für Investi-

tionen in die Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellt sowie die Durchsetzung von europäischen Fahrgastrechten im Bus-, Eisenbahn- und Schiffsverkehr.

In der EBA-Zentrale in Bonn sind über 350 Mitarbeiter beschäftigt. Mehr als 800 weitere Mitarbeiter gehören den zwölf Außenstellen an 15 Standorten an. In der Zentrale des Amtes werden Aufgaben mit überregionalem oder auch internationalem Bezug sowie mit grundsätzlichem Charakter wahrgenommen; das operative Geschäft findet in den Außenstellen vor Ort statt.

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

	2014	2015	2016
Einnahmen	28,1	32,3	36,1
Ausgaben	84,6	87,1	87,6

Weitere Informationen über uns sowie Vordrucke, Arbeitshilfen und Leitfäden zum Download finden Sie im Internet unter www.eisenbahn-bundesamt.de.

LANDESEISENBAHNAUFSICHT (LEA)

Das EBA ist zuständige Aufsichtsbehörde für alle bundeseigenen Eisenbahnen sowie für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnunternehmen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen. Die übrigen Eisenbahnen unterliegen der Aufsicht der Bundesländer, 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.

Die Zusammenarbeit mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder wird durch den Eisenbahnsicherheitsbeirat gefördert. Das Gremium besteht aus je einem Vertreter oder einer Vertreterin der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und behandelt in turnusmäßigen Abständen aktuelle Sicherheitsfragen. Das EBA informiert den Sicherheitsbeirat vor jeder Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen.



Dr. Andreas Thomasch,
EBA-Vizepräsident

INTERVIEW MIT DR. ANDREAS THOMASCH, EBA-VIZEPRÄSIDENT

Was haben Sie sich für Ihre Amtszeit vorgenommen?

Mit dem neuen Amt sind natürlich zusätzliche und auch neue Herausforderungen verbunden und, so viel vorweg, es macht mir sehr großen Spaß.

Mitte 2016 ist ja die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets der EU in Kraft getreten, mit den neuen Richtlinien für Interoperabilität und Sicherheit und der neuen ERA-Verordnung. Deshalb wird meine Amtszeit davon geprägt sein, neue Prozesse auf

europäischer Ebene zu entwickeln und sie national zu implementieren. Hier ist es ganz wichtig, Prozess- und Qualitätsanforderungen, die das EBA gemeinsam mit dem Bahnsektor erarbeitet hat, in die neuen europäischen Verfahren einzubringen.

In welchem Bereich möchten Sie als Vizepräsident besondere Akzente setzen?

Wir haben in Deutschland für alle Verfahrensbeteiligte – also für Hersteller, Betreiber und das EBA – einen sehr hohen Grad an Planungs- und Rechtssicherheit erreicht. Das ist eine positive Erfahrung, die ich als Abteilungsleiter Fahrzeuge und Betrieb insbesondere im Zulassungsbereich gemacht habe. Darum ist für mich persönlich das Thema Qualitätsmanagement ein weiterer wichtiger Organisationsbaustein für das EBA der Zukunft. Auch unsere Sicherheitsbehörde sollte auf Basis qualitätsgesicherter Prozesse arbeiten, wie es in modernen Unternehmen eine Selbstverständlichkeit ist. So prüfen unsere Mitarbeiter als Auditoren längst Sicherheitsmanagementprozesse bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und –infrastrukturunternehmen.

Am Herzen liegt mir dieses Thema auch deshalb, weil wir junge Mitarbeiter, die wir künftig ja dringend benötigen, sehr schnell in die Abläufe im EBA einarbeiten müssen. Durch die qualitätsgesicherte Führung, durch die internen Prozesse und auch durch e-learning wird das möglich bzw. unterstützt.

Wie ist der Eindruck von der neuen Aufgabe? Können Sie schon ein Zwischenfazit ziehen?

Da ich seit dem Start des EBA im Jahre 1994 mit an Bord bin, habe ich die Entwicklung des Hauses sehr aktiv erlebt und konnte sie maßgeblich mitgestalten.

Dabei sehe ich drei Entwicklungsphasen in der Historie des EBA: Erst galt es eine Behörde aufzubauen, die unabhängig und arbeitsfähig ist. In Phase zwei mussten neues nationales Recht umgesetzt und rechtssichere Prozesse etabliert werden. In der dritten Phase kamen dann die europäische Harmonisierung und die Entwicklung entsprechender technischer Regeln.

In dieser spannenden Zeit habe ich einen sehr guten Überblick über die wesentlichen technischen Verfahren und Prozesse des EBA gewonnen. Als Vizepräsident und technischem Abteilungsleiter öffnen sich mir nun auch die anderen, nichttechnischen Aufgabenbereiche tiefer, in denen ich bisher nicht so „zu Hause“ war. Das ist für mich sehr bereichernd, man lernt ja bekanntlich nie aus. Besonders schön finde ich die Kontakte zu unseren

Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Außenstellen, auch zu denen anderer Abteilungen und Sachbereiche. Hier nehme ich oft wichtige Anregungen und Hinweise und einfach sehr viele angenehme Gespräche mit.

Gab es einen konkreten Beweggrund für Sie, als Ingenieur eine Karriere im Eisenbahnsektor anzustreben?

Wenn ich Ihnen jetzt erzähle, dass ich als kleiner Junge unbedingt Lokomotivführer werden wollte, dürfen Sie das wirklich ernst nehmen. Tatsächlich habe ich zunächst den Beruf eines Triebfahrzeugschlossers gelernt, damals zwingende Voraussetzung für den Berufswunsch Lokomotivführer. Über Abitur, Studium und auch Promotion in Dresden habe ich dann diesen Berufswunsch „weiterentwickelt“. Unter anderem war ich dann auch als Leiter eines Fahrzeuginstandhaltungswerkes bei der früheren Bundesbahn tätig und dort auch hin und wieder als Lokführer unterwegs. Es war also keine strategisch geplante Bahnkarriere. Es war eine berufliche Entwicklung, die geprägt und getrieben wurde vom Interesse am technischen System Bahn, insbesondere an der

ZUR PERSON

Dr.-Ing. Andreas Thomasch ist seit Mitte 2016 Vizepräsident des Eisenbahn-Bundesamts (EBA). Der promovierte Fahrzeugtechniker (Jahrgang 1953), der als kleiner Junge Lokomotivführer werden wollte, war unter anderem beim TÜV, bei der Staatlichen Materialprüfungsanstalt der Universität Stuttgart und als Leiter eines Fahrzeuginstandhaltungswerkes bei der damals noch nicht privatisierten Bundesbahn tätig. Zum EBA kam er in dessen Gründungsjahr 1994 und hat dort verschiedene Referate sowie die Unfalluntersuchung und die Benannte Stelle Eisenbahn-Cert (EBC) geführt. Seit 2001 leitet er die Abteilung „Fahrzeuge, Betrieb“; diese Funktion behält er auch als Vizepräsident bei.

Fahrzeugtechnik und an der Möglichkeit, daran mitzuwirken, diesen grünen und umweltfreundlichsten öffentlichen Verkehrsträger weiterzuentwickeln. So haben wir aktuell sehr interessante Fahrzeugprojekte auf dem Tisch, die sehr innovative Lösungen unterschiedlicher Hybridantriebe und auch Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antriebe verwenden. Das EBA bietet durch diese innovative Vielfalt ein breites und hochinteressantes Tätigkeitsfeld, gerade auch für junge Hochschulabsolventen.

Sie sind auch weiterhin noch Abteilungsleiter Fahrzeuge und Betrieb. Was ändert sich für die Fahrzeugzulassung durch die Umsetzung des Vierten Eisenbahnpaketes?

Wenn der Verkehrsträger Eisenbahn in Europa zukunftsfähig sein will, müssen die Systemvorteile auch genutzt und konsequent ausgebaut werden. Deshalb sind die getroffenen europäischen Harmonisierungsentscheidungen auf politischer Ebene, im Rechtsetzungsbereich und im Bereich der Vereinheitlichung technischer Regelungen essentiell.

Für uns als EBA führt die Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahn-

pakets zu geänderten Zuständigkeiten und Arbeitsverfahren bei Fahrzeugzulassungen und bei den Sicherheitsbescheinigungen. In beiden Bereichen wird ab Mitte 2019 die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) für grenzüberschreitende Verkehre und Fahrzeuge zuständig sein. Die Verfahren sollen für die Antragsteller dadurch schneller, kostengünstiger und einfacher werden. Für nationale Verkehre und Fahrzeuge besteht dann das Wahlrecht zwischen ERA und nationaler Sicherheitsbehörde.

Der Schlüssel für einen Innovationsschub und eine entscheidende Verbesserung des Systemvorteils liegt letztlich darin, die Infrastruktur zügig mit einem tatsächlich einheitlichen und stabilen europäisch harmonisierten Zugsicherungssystem ETCS auszurüsten – auch ein zwingender technischer Baustein für künftiges „automatisiertes Fahren“. Auch hier ist die ERA bei streckenseitigen Zulassungen zu beteiligen.

Wie bereitet sich das EBA darauf vor?

Damit die ERA diese Ziele auch im vorgegebenen Zeitrahmen erreichen kann, sind Mitarbeiter des EBA aktiv darin eingebunden, etwa in Arbeitsgruppen Verfahren und Prozesse





zu erarbeiten. Wir bringen hier unser Wissen, unsere langjährige Erfahrung und unsere bewährten, mit dem Sektor abgestimmten Prozesse in die Entwicklung der neuen europäischen Verfahren ein. Da wir künftig nach den dann vorgegebenen europäischen Zulassungsverfahren arbeiten werden, kann ich mir nur wünschen, dass wir die fachliche und rechtliche Qualität unserer bisherigen nationalen Verfahren auch wiederfinden. Denn das EBA wird national und international als Qualitätslabel wahrgenommen – das wünsche ich mir auch für die Zukunft.

Die Mitarbeiter des EBA werden künftig nicht nur im nationalen Bereich, sondern über Kooperationsvereinbarungen auch in europäischen Verfahren mit der ERA tätig sein.

Hinsichtlich der Chancen und beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mache ich mir deshalb keine Sorgen. Sie werden zusätzlich zu ihrem Fachwissen weitere Kompetenzen benötigen. Sie müssen Prozesse – zum Beispiel im Sicherheits- oder Risikomanagement – analysieren und bewerten und ihre Arbeit auch international präsentieren können. Darauf haben wir längst reagiert, die entsprechenden Aus- und Weiterbildungen für unsere Mitarbeiter laufen schon länger.

Auch heute wird das EBA noch vereinzelt kritisiert für seine angeblich allzu langwierigen Zulassungsverfahren. Was erwidern Sie, wenn Ihnen diese Kritik begegnet?

Die mit dem Sektor abgestimmten EBA-Zulassungsverfahren sind für Hersteller und Verkehrsunternehmen sehr transparent und für ihr Projektmanagement planungssicher. Deshalb höre ich in dieser Hinsicht kaum noch Kritik. Im Gegenteil, die Antragsteller haben die hohe fachliche Qualität unserer Inbetriebnahmegenehmigungen erkannt. Mit dem „Label EBA“ können Bahnprodukte offensichtlich weltweit gut vermarktet werden. Das sollte auch nach Einführung der europäischen Zulassungsverfahren erhalten bleiben. Da sind wir uns mit den Unternehmen einig.

Infolge der europäisch vorgegebenen Diversifizierung von Zuständigkeiten auf so genannte Bodies haben wir neue Rollen und eine neue Verantwortungsverteilung. Es war deshalb sehr wichtig, dass das EBA die Zuständigkeit für die Anerkennungsverfahren erhalten hat. Wir sind somit gerade in einer sehr interessanten und arbeitsintensiven Phase und werden deshalb auch all unsere Gestaltungsmöglichkeiten nutzen – hier will ich mich in den angesprochenen Bereichen mit meinen Erfahrungen intensiv einbringen.



PLANFESTSTELLUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Nach dem Gesetz muss die Planfeststellungsbehörde entscheiden, wenn eine Eisenbahnbetriebsanlage gebaut oder geändert werden soll. Das gilt sowohl für die Gleisanlagen als auch etwa für Brücken oder Tunnel, Bahnhöfe oder die Leit- und Sicherungstechnik. Es muss zum Beispiel entschieden werden, ob das Vorhaben private oder öffentliche Interessen berührt und wie diese in der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Das EBA plant selbst keine Bauvorhaben und führt sie auch nicht

durch, sondern es entscheidet auf Antrag des Vorhabenträgers, eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes, 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. Die Anhörungsbehörde lässt dafür die Planunterlagen in den Gemeinden auslegen, 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) auf, Stellung zu nehmen. Die Anhörungsbehörde kann einen Erörterungstermin durchführen. In diesem werden die Stellungnahmen und die Einwendungen besprochen zusammen mit dem Vorhabenträger, den Behörden, den Betroffenen, den Vereinigungen und denjenigen, die Einwendungen oder Stellungnahmen eingereicht haben. 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 Planfeststellungsbehörde ist es, die betroffenen Belange 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.

Die Dauer des behördlichen Verfahrens ist einzelfallabhängig. Im Durchschnitt beträgt die Gesamtdauer eines Planfeststellungsverfahrens im Rahmen eines Bedarfsplanvorhabens drei Jahre und sechs Monate. 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).

In den Planfeststellungsrichtlinien, die das EBA regelmäßig aktualisiert und auf seiner Internetseite zur Verfügung stellt, sind die Anforderungen an planrechtliche Verfahren umfassend dargestellt. Daneben hat das EBA einen Leitfaden entwickelt, der dem Vorhabenträger einheitliche Vorgaben für den Umfang und die Gestaltung der Antragsunterlagen an die Hand gibt, um das planrechtliche Verwaltungsverfahren weiter zu optimieren.

Der Gesetzgeber ist bestrebt, 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.

Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes sind ergangene Planfeststellungsbeschlüsse, Plangenehmigungen und Planverzicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

AUSGEWÄHLTE VERFAHREN

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

ABS/NBS NÜRNBERG – EBENSFELD – ERFURT
Die Ausbau- bzw. Neubaustrecke ist Teil

des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 8.1). Anfang 2016 hat das EBA den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 18/19 (Forchheim – Eggolsheim) erteilt. Dadurch kann die Strecke 5900 im Landkreis Forchheim viergleisig ausgebaut werden. Damit verbunden sind u.a. der umfassende Umbau der Gleise und Bahnsteige im Bf Forchheim sowie der Neubau eines Überholbahnhofs südlich von Eggolsheim.

ABS OLDENBURG – WILHELMSHAVEN

Das Vorhaben dient der besseren Anbindung des Jade Weser Port. Im Berichtszeitraum hat das EBA unter anderem den Abschnitt 4 planfestgestellt; dabei handelt es sich um Ausbaumaßnahmen mit komplizierter Untergrundverbesserung auf einem ca. 6,5 km langen Abschnitt zwischen Varel und Sande. Zudem wurde das Baurecht für die Bahnverlegung Sande erteilt, die eine ca. 5 km lange Neubaustrecke zwischen dem Bahnhof



Sande und der Abzweigstelle „Weißer Floh“ bei Schortens beinhaltet. Nach Inbetriebnahme der Ortsumfahrung soll die bestehende Strecke durch die Ortschaft Sande zurückgebaut werden.

BAHNPROJEKT STUTTGART - ULM

Im Zusammenhang mit der geplanten Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart („Stuttgart 21“) sowie der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wurden im Berichtszeitraum zahlreiche Verfahren abgeschlossen. So ergingen im Jahr 2016 nicht nur die Entscheidung zum Planfeststellungsabschnitt 1.3a von „Stuttgart 21“, sondern auch verschiedene Planänderungsbeschlüsse, beispielsweise in Bezug auf die Errichtung eines neuen Bahnhofs in Merklingen (Schwäbische Alb).

2. S-BAHN-STAMMSTRECKE MÜNCHEN

Das EBA hat im April 2016 über den sogenannten Planfeststellungsabschnitt 3 neu entschieden. Das Gesamtprojekt umfasst den Neubau einer zweiten innerstädtischen S-Bahn-Strecke zwischen den S-Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring. Bei dem insgesamt ca. 10 km langen Neubauprojekt wird die Münchner Innenstadt in Tunnellage bis rund 40 m Tiefe unterquert. Mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden zusätzliche Streckenkapazitäten zur Weiterentwicklung des Münchener S-Bahn-Systems bereit-

gestellt und die bestehende S-Bahn-Stammstrecke mit den Hauptumsteigepunkten (Hauptbahnhof, Marienplatz und Ostbahnhof) – auch in einem eventuellen Störfall – entlastet. Mit der Entscheidung liegen nun für alle vier Abschnitte der Stammstrecke die Planfeststellungsbeschlüsse vor.

STRECKE 6340 HALLE (S) HBF – BAUNATAL-GUNTERSHAUSEN

Die Strecke soll zwischen Eisenach und Wandersleben für Geschwindigkeiten bis 200 km/h ertüchtigt werden, um von Frankfurt kommende Fernverkehrszüge dem neuen ICE-Knoten Erfurt zuzuführen. Das EBA hat 2016 in dem Zusammenhang insgesamt fünf Verfahren abgeschlossen, darunter die Planfeststellung zur Beseitigung des letzten Bahnübergangs in Schönau.

UMBAU DER VERKEHRSSATION DUISBURG HBF

Die DB Station&Service AG plant, zwischen 2017 und 2022 die aus Vorkriegszeiten stammende Bahnhofshalle durch eine moderne Gleishalle zu ersetzen, Bahnsteige zu modernisieren und die an der alten Halle befestigte Oberleitungsanlage im gesamten Bahnhofsbereich anzupassen. Das EBA hat das Vorhaben mit Planfeststellungsbeschluss vom April 2016 genehmigt.

» Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2014	2015	2016
Planfeststellung	89	97	194
Plangenehmigung	715	669	545
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	137	127	94
Planänderung	132	154	99



KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist nicht nur Sicherheitsbehörde, sondern es hat auch ein Auge darauf, dass Kapazität und Qualität des Schienennetzes erhalten bleiben.

Wenn Netzbetreiber die Kapazität ihrer Strecke in größerem Umfang reduzieren wollen oder wenn sie vorhaben, den Betrieb von Strecken oder wichtigen Bahnhöfen aufzugeben, benötigen sie vorher eine Genehmigung des EBA. Die kann das Amt nur erteilen, wenn der Weiterbetrieb in der bisherigen Form unwirtschaftlich geworden ist, sich niemand anderes findet, der die Infrastruktur betreiben möchte, und wenn verkehrliche Gründe nicht entgegenstehen. Das EBA ermittelt bundesweit Aktivitäten der Netzbetreiber, die gegen die Genehmi-

gungspflicht verstoßen, und setzt durch, dass die daraus entstehenden Einschränkungen der Kapazität wieder beseitigt werden.

Um beurteilen zu können, welche Kapazitäts-Auswirkungen die Maßnahmen der Netzbetreiber haben, bedient sich das EBA gezielter Überwachungsprogramme („Monitorings“). Die Programme beleuchten etwa Sperrungen und Nutzungsbeeinträchtigungen von Hauptgleisen, Langsamfahrstellen, die dauerhafte Herabsetzung von Streckengeschwindigkeiten oder Nutzungseinschränkungen durch Brückenmängel. So kann das EBA der DB Netz AG regelmäßig Vorgaben zur Abarbeitung von Kapazitätseinschränkungen machen.

Das EBA prüft auch, wie sich geplante Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen auf die Kapazität der Schieneninfrastruktur auswirken. Damit sich die Öffentlichkeit rechtzeitig über vorgesehene bauliche Veränderungen informieren kann, die gegebenenfalls die Kapazität mindern, veröffentlicht das EBA auf seiner Website Maßnahmen, die das Infrastrukturunternehmen beantragt.

Auch die Bauarbeiten selbst gilt es unter Kapazitätsgesichtspunkten zu betrachten: Wenn die Bahn ihre Infrastruktur saniert, kommt es in der Bauphase zwangsläufig zu vorübergehenden Einschränkungen der

Leistungsfähigkeit des Netzes. Das EBA überwacht, dass diese Kapazitätseinschränkungen nicht größer sind oder länger andauern als nötig. Bei Bauvorhaben, die besonders lang andauern und bei denen es zu umfangreichen Sperrungen kommen soll oder in deren Rahmen besonders stark genutzte Verbindungen betroffen sind, setzt das EBA früh an und schaut der Bahn bereits bei Erstellung des Baukonzeptes über die Schulter. Im Fokus stehen etwa die Fragen, wie viele Gleise während der Bauphase gesperrt werden, welche Behelfseinrichtungen zu bauen sind oder welche Bauverfahren angewandt werden.

DER NETZBEIRAT

Die Mitglieder des von 2015 – 2017 amtierenden Netzbeirates hat das EBA aus den Leitungsbereichen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger sowie deren Verbänden ernannt.

Der Netzbeirat ist ein Gremium von Praktikern, das die Netznutzer repräsentiert. Es soll sicherstellen, dass die Interessen aller Nutzer frühzeitig bei der Netzentwicklung berücksichtigt werden. Die DB Netz AG bindet den Beirat, der seit 2006 besteht und alle drei Jahre teilweise neu besetzt wird, in strategische Überlegungen und die Planung der Infrastruktur ein. Er führt als unabhängiges Gremium nicht nur Gespräche mit der Netzbetreiberin und dem EBA, sondern auch mit Entscheidungsträgern der Bundesregierung, des Bundesverkehrsausschusses und der Europäischen Kommission. So konnte er in der Vergangenheit auch in diesen Kreisen wirkungsvolle Impulse geben. Mit den Empfehlungen des Netzbeirats muss sich der Vorstand der DB Netz AG befassen. Das EBA wacht darüber, dass diese Vorgaben eingehalten werden.

Der amtierende Netzbeirat begleitet die Strategie der DB Netz AG, die Qualität und Pünktlichkeit des Bahnverkehrs zu verbessern. Das Gremium beschäftigt sich mit vielen Einzelfragen zum Thema Netzerhalt und Netzentwicklung sowie Finanzierungs- und Kapazitätsfragen. In seinem Fokus stehen die Implementierung des Europäischen Zugsteuerungssystems (ETCS), der Netzausbau 2030 und die Lärmvermeidung im Schienenverkehr.

FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Der Bund finanziert vollständig oder anteilig Investitionen in die Schieneninfrastruktur; diese Zuwendungen bewilligt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Die meisten Mittel gewährt der Bund seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH, kurz: EIU) auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Der Bund stellt diese Mittel auf Basis öffentlich-rechtlicher Verträge mit den EIU, so genannter Finanzierungsvereinbarungen, zur Verfügung. In der Regel han-

delt es sich um nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse.

Die Bundesmittel für weitere Programme und Richtlinien werden überwiegend als Anteilsfinanzierung gewährt. In diesen Fällen liegt in der Regel ein Zuwendungsbescheid zugrunde. Dabei sind nicht nur die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Zuwendungsempfänger, sondern auch nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturbetreiber sowie Unternehmen in Privatrechtsform wie etwa Gleisanschließer oder Wagenhalter.





AUS- UND NEUBAU VON INFRASTRUKTUR IM RAHMEN DES BSWAG

Der Bund fördert die Investitionen für den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege, die notwendig sind, um den Bedarfsplan (Anlage zum BSWAG) umzusetzen. Für Vorhaben des Bedarfsplans beantragen die EIU beim EBA den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen; das EBA spricht nach Prüfung eine Empfehlung aus. Auf deren Grundlage schließt dann das BMVI mit den EIU die jeweilige Finanzierungsvereinbarung. Auf dieser Basis können die EIU Anträge auf so genannte Baufreigaben in finanzieller Hinsicht stellen.

Das EBA prüft im Rahmen der Antragsprüfung, ob die beantragte Planung notwendig, wirtschaftlich und sparsam ist. Die Verwendungsprüfung dient der Kontrolle, ob der Empfänger die Bundesmittel entsprechend dem Verwendungszweck eingesetzt hat. Wurden Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet, werden sie vom Zuwendungsempfänger mit Zinsen zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Von 2011 bis 2016 sind im Jahresdurchschnitt rund 2,3% der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

Das EBA begleitet die EIU bereits in der Planungsphase auch im Hinblick auf die Förderfähigkeit der Vorhaben. Mit der Planungsbegleitung, der Empfehlung der Finanzierungsvereinbarung und der Antrags- und Verwendungsprüfung betreut es die Bedarfsplanvorhaben von Beginn an bis zur Schlussabrechnung. So verantwortete das EBA für die Aus- und Neubaumaßnahmen im Rahmen des Bedarfsplans im Zeitraum von 2011 bis 2016 jährlich ein durchschnittliches Investitionsvolumen von rd. 1,2 Mrd. Euro. Darin enthalten sind auch Beiträge der Europäischen Union (EU) zur Infrastrukturfinanzierung der Transeuropäischen Netze (TEN) und Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Neben den Mitteln des Bedarfsplans gewährt der Bund den EIU für Investitionen in die Schienenwege des Bundes in geringerem Umfang weitere Mittel im Rahmen von Sonderprogrammen (z.B. das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr II oder seit 2016 das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)). Das geschieht in der Regel auf Basis öffentlich-rechtlicher Verträge. Das Verfahren zur Antrags- und Verwendungsprüfung orientiert sich dabei am BSWAG-Verfahren.



INVESTITIONEN IN DAS BESTANDSNETZ

Für Maßnahmen zur Erhaltung des bestehenden Schienennetzes hat der Bund (BMVI) mit der Deutschen Bahn AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Mit der aktuellen Vereinbarung LuFV II stehen von 2015 bis 2019 für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz insgesamt rund 20 Mrd. Euro zur Verfügung.

Der größte Teil dieser Mittel – im Durchschnitt rd. 3,3 Mrd. Euro jährlich – stammt aus dem Bundeshaushalt. Darüber hinaus wird ein Teil der von den EIU erwirtschafteten Dividende für Investitionen in die bestehenden Schienenwege verwendet. Hinzu kommen jährlich 0,1 Mrd. Euro Eigenmittel der EIU für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes; außerdem kommen Bedarfsplaninvestitionen in gewissem Maße dem Bestandsnetz zu Gute. Die EIU sind zudem verpflichtet, für die Instandhaltung der Schienenwege während der Vertragslaufzeit der LuFV II insgesamt mindestens 8 Mrd. Euro Eigenmittel aufzuwenden.

Mit dem gesamthaften Ansatz der LuFV finanziert der Bund im Bestandsnetz nicht

mehr einzeln definierte Maßnahmen und Investitionsprogramme, sondern er stellt den EIU den Infrastrukturbeitrag während der Laufzeit des Vertrages zur eigenverantwortlichen Verwendung zur Verfügung. Damit erhöht sich die Planungssicherheit der Unternehmen für diese Zeit. Im Gegenzug geben sie ein Qualitätsversprechen für das gesamte Netz ab, indem sie sich verpflichten, ihre Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und zu verbessern.

Der Zustand der Infrastruktur (Netz, Verkehrsstationen und Energieversorgung) wird anhand von sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen gemessen. Die Vereinbarung enthält für diese Kennzahlen Zielvorgaben. In der LuFV II sind Eisenbahnbrücken in den Fokus gerückt; hierfür wurde eine neue sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl vereinbart. Das EBA prüft auf Grundlage des im jährlichen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) der DB AG enthaltenen Infrastrukturkatasters, ob die in der LuFV vereinbarten Zielvorgaben für die Qualitätskennzahlen eingehalten worden sind. Werden diese Ziele verfehlt, kann der Bund seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückfordern.

Das EBA begleitet auch die Tätigkeit des vom Bund für Zwecke der LuFV bestellten Infrastrukturwirtschaftsprüfers (IWP). Dieser prüft jährlich, ob die Ersatzinvestitionen buchhalterisch vereinbarungsgemäß er-

fasst wurden und testiert auf dieser Basis die Höhe der „nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionen“. Ebenso kontrolliert der IWP die Bereitstellung und Verwendung der Eigenbeiträge durch die EIU.

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

	2014	2015	2016
Bedarfsplan	934,1	963,0	1.139,3
Bestandsnetz (LuFV)	2.750,0	3.350,0	3.653,0
EU-Mittel (TEN + EFRE)	102,8	102,7	262,8
Sonderprogramme ¹	43,7	16,4	104,9

¹ Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I+II, Seehafen-Hinterlandverkehr, Hochwasser National „Aufbauhilfefonds“, Hochwasser EU-Mittel „Fluthilfefond“, ZIP.

WEITERE FÖRDERPROGRAMME

Neben der Finanzierung von Investitionen nach dem BSWAG werden Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – überwiegend S-Bahn-Maßnahmen – und nach weiteren Förderrichtlinien finanziert.

Auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) gewährt der Bund finanzielle Zuwendungen für den Neu- und den Ausbau von Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen. 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 dadurch mehr Verkehr von der Straße auf diese Verkehrsträger zu verlagern. Das EBA ist zuständige Bewilligungsbehörde, sofern es die Anlagen des reinen Schiene-Straße-Umschlags sowie trimodale Anlagen

mit überwiegendem Schienenanteil betrifft. Förderanträge prüft das EBA im Hinblick auf Fragen der Anlagenkonfiguration, der Anlagenbemessung, der verkehrlichen Anbindung und der Kapazität sowie auf wirtschaftliche Aspekte. Es können Zuschüsse bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt werden.

Für den Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau von bestehenden Gleisanschlüssen gewährt der Bund Unternehmen in privater Rechtsform finanzielle Zuwendungen auf Grundlage der Gleisanschlussförderrichtlinie. Mit der Gleisanschlussförderung sollen für private Unternehmen Anreize geschaffen werden, um Güterverkehre direkt im Werksgelände von der Straße auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene zu verlagern. Das EBA prüft die Förderanträge im Hinblick auf die Verlagerungseffekte, die Notwendigkeit der geplanten Anlagen und die Höhe der auszureichenden Fördermit-

tel. Es können Zuschüsse in Höhe von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt werden.

Seit 2013 finanziert der Bund auf der Grundlage des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) auch Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Dies erfolgt in Höhe von 50 % je Maßnahme im Rahmen der dafür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Durch das Lärmsanierungsprogramm des Bundes kann an bestehenden Eisenbahnstrecken – auch ohne wesentliche Änderungen am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung, auf die im Unterschied zur Lärmvorsorge kein Rechtsanspruch besteht. Der Bund hat seine finanziellen Anstrengungen zuletzt nochmals erhöht: Seit 2016 sind im Bundeshaushalt jährlich 150 Millionen Euro vor allem für den Bau von Lärmschutzwänden (aktiver Lärmschutz) und als Zuschüsse zum Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) veranschlagt. Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in die Gesamtkonzeption der Lärmsanierung auf-

genommen ist. Dabei sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner betroffen sind. Die operative Planung obliegt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU), die auch Zuwendungsempfänger der Bundesmittel sind. Das EBA entscheidet als Bewilligungsbehörde über die Förderanträge der EIU auf Grundlage der geltenden Förderrichtlinie.

Seit 2012 bezuschusst der Bund auch die Umrüstung von Güterwagen auf eine zugelassene lärmindernde Technik. Die Höhe der Zuwendung beträgt bis zu 50 % der Mehrkosten für die Investitionen, die bei der Umrüstung der Bestandsgüterwagen von Grauguss- auf LL-Bremssohlen entstehen. Dies geschieht im Rahmen eines auf acht Jahre angelegten Programms und wird aus Haushaltsmitteln für die Lärmsanierung finanziert. Grundlage ist die Richtlinie des BMVI zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen. Die bis Ende 2016 erteilten Bescheide decken bereits die Umrüstung von mehr als 163.000 der ca. 180.000 Güterwagen ab, die für eine Förderung in Betracht kommen. Damit wird ein wesentlicher Beitrag geleistet, die Lärmbelastung im Schienenverkehr bis zum Jahr 2020, verglichen mit der Situation des Jahres 2008, um die Hälfte zu reduzieren.

» Verausgabte Haushaltsmittel im Rahmen der Förderrichtlinien [in Mio. Euro]:

	2014	2015	2016
GVFG	66,4	62,0	57,8
Lärmsanierung (inkl. Umrüstung von Güterwagen)	113,1	107,3	85,4
Gleisanschlüsse	2,4	3,3	5,2
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	11,9	17,3	21,4
SGFFG	9,8	21,3	17,1

FAHRZEUGE

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist dafür zuständig, Neu- und Umbaufahrzeuge für das deutsche Schienennetz zuzulassen. Das gilt für alle Fahrzeugarten, also etwa für Lokomotiven, Triebzüge einschließlich Hochgeschwindigkeits- und Neigezüge, Personenwagen, Doppelstockwagen, Güterwagen und Nebenfahrzeuge.

NEUE SCHIENENFAHRZEUGE

Neue Schienenfahrzeuge, die in Deutschland verkehren sollen, bedürfen einer Zulassung. Ausgehend von den sicherheitsrelevanten Funktionen und Bauteilen prüft das EBA, ob die gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden.

BESTANDSFAHRZEUGE

Für den Umbau von Bestandsfahrzeugen sieht das Gesetz vor, dass der verantwortliche Betreiber dem EBA geplante Arbeiten anzeigt, sofern diese über bloße Instandhaltung hinausgehen. Das EBA prüft, ob es sich um eine umfangreiche Umrüstung oder Erneue-

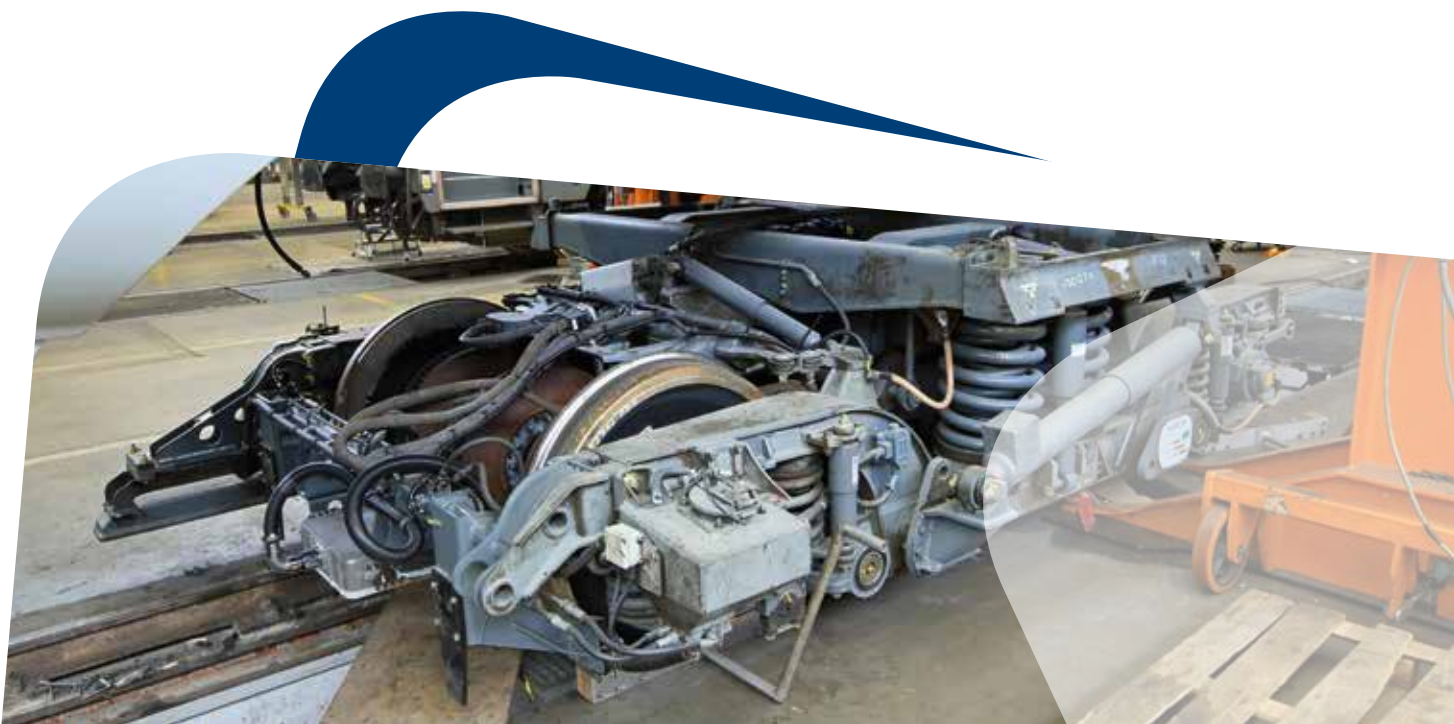
rung handelt – nur dann ist nach dem Gesetz eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich. Bei abnahmerelevanten Nachrüstungen betrachtet das EBA jedoch nur das jeweilige Teilsystem mit seinen Schnittstellen, nicht das Fahrzeug im Ganzen.

GESETZLICHE GRUNDLAGE

Gesetzliche Grundlage für das Zulassungsverfahren ist die Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) bzw. die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Rahmenbedingungen werden darüber hinaus durch europäische Richtlinien, nationale Rechtsvorschriften oder die von der Europäischen Kommission festgelegten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vorgegeben.

VERANTWORTUNG DES HERSTELLERS

Der Hersteller muss sein Produkt in der Entwicklungsphase ausgiebig testen und selbstständig bis zur Zulassungsreife bringen. Die Entwicklung findet an Reißbrett und Com-



puter 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 oder Prüfstellen bewerten. Der Antragsteller beauftragt den Gutachter damit, unabhängig zu beurteilen, ob bestimmte Sicherheitsanforderungen erfüllt sind. Die Verantwortung für den Inhalt des Gutachtens trägt der Auftraggeber.

ERTEILUNG DER ZULASSUNG

Erst nach Abschluss der Test- und Nachweisphase trifft das EBA die Zulassungsentscheidung auf Grundlage der Dossiers und Gutachten, die der Hersteller vorgelegt hat. 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.

DAUER DES ZULASSUNGSVERFAHRENS

Das Gesetz macht für den Part, für den das EBA verantwortlich ist, eine ganz klare Aus-

sage: 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. Die Antragsteller können zu einem zügigen Ablauf beitragen, indem sie die angekündigten Termine zur Vorlage der Unterlagen zuverlässig einhalten.

NEUER EUROPÄISCHER PRÜFPROZESS

Das bisherige Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge wird sich zukünftig verändern. Ziel ist es, Prüfprozesse noch weiter als bisher auf unabhängige private Prüfinstitutionen (DeBo) zu verlagern. Pflichten und Verantwortung der Hersteller und Betreiber werden gestärkt, so dass sich das EBA bei seiner Prüfung auf die Kernbereiche der Sicherheit bzw. auf die Vollständigkeit und Eindeutigkeit der erbrachten Nachweise beschränken kann (Prüf- bzw. Konformitätserklärungen). Komplementär dazu werden die Prüfinstitutionen von behördlicher Seite anerkannt und regelmäßig auditiert.

» Anzahl der neu zugelassenen Baureihen:

Bauartzulassungen / Serienzulassungen, im Bereich	2014	2015	2016
Triebzüge, Neubauten	12	14	14
Triebzüge, Umbauten	35	43	48
Lokomotiven, Neubauten	14	18	14
Lokomotiven, Umbauten	54	42	44
Reisezugwagen, Neubauten	4	4	2
Reisezugwagen, Umbauten	6	16	12
Güterwagen, Neubauten	20	15	16
Güterwagen, Umbauten	23	17	21
Maschinen- und Nebenfahrzeuge, Neu- und Umbauten	23	34	35

NATIONALES FAHRZEUGEINSTELLUNGS-REGISTER

Das EBA pflegt das Nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR: National Vehicle Register), das es seit 2007 gibt. Darin werden alle Neufahrzeuge aufgenommen, die auf dem transeuropäischen Netz (TEN) verkehren und die in Deutschland ihre erste Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) erhalten haben. Außerdem ist im Register für jedes Fahrzeug die Stelle vermerkt, 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.

Anfang 2017 waren im NVR knapp 205.000 Fahrzeuge als aktiv registriert, davon mehr als 7.000 Triebfahrzeuge (inkl. historischer Lokomotiven), mehr als 165.000 Güterwagen und etwa 1.000 Nebenfahrzeuge.

Das NVR wird ein Teil des europäisch zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters, des European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR). In ihm soll der Fahrzeugpark gelistet sein, der auf dem transeuropäischen Netz verkehrt. Jedes Fahrzeug bekommt eine zwölfstellige Fahrzeugnummer, welche die Länderkennung und eine kodierte Fahrzeughalterkennzeichnung enthält. Die europäische Fahrzeugnummer ist ein weiterer Schritt der Marktöffnung, denn sie dient dazu, Fahrzeuge europaweit 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 kann ein Eisenbahnunternehmen, ein Halter eines Eisenbahnfahrzeugs oder ein entsprechend qualifizierter Dritter sein. Die ECM wird im jeweiligen Nationalen Fahrzeugeinstellungsregister registriert.

Die ECM muss mittels eines Instandhaltungssystems gewährleisten, dass die Fahrzeuge, für die sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Davon unberührt bleiben Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges zuständig.

Soweit es Güterwagen betrifft, muss die ECM zertifiziert sein, sie benötigt eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. Dies kann bei den Zertifizierungsstellen beantragt werden, die in der Datenbank für Sicherheit und Interoperabilität der Europäischen Eisenbahngagentur (ERADIS) gelistet sind und die im direkten Wettbewerb miteinander stehen. In Deutschland ist das EBA die zuständige ECM-Zertifizierungsstelle.

Die ECM, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, müssen der zuständigen Zertifizierungsstelle nachweisen, dass sie ein anforderungsgerechtes Instandhaltungssystem eingerichtet haben. Das EBA hat auf seiner Homepage einen Leitfaden zur ECM-Zertifizierung veröffentlicht.

Bis Ende 2016 wurden insgesamt 21 Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und Instandhaltungs-Funktions-Bescheinigungen für insgesamt 16 Einrichtungen erteilt. Die vom EBA zertifizierten Stellen werden planmäßig jährlich kontrolliert.

ÜBERWACHUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kontrolliert, ob die bundeseigenen Infrastrukturunternehmen und die in seine Zuständigkeit fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter und Instandhaltungsstellen ihrer gesetzlich verankerten Sicherheitsverantwortung nachkommen und die einschlägigen Gesetze und Regelwerke beachten. Das gilt beim Bau von Eisenbahnanlagen ebenso wie für die Instandhaltung und den Betrieb von Fahrzeugen und Infrastruktur.

Das Streckennetz hierzulande umfasst über 30.000 Kilometer, mehrere Hundert Unternehmen sind darauf unterwegs und verfü-

gen insgesamt über weit mehr als 200.000 Fahrzeuge. Damit das bewährte hohe Sicherheitsniveau beibehalten werden kann, sind effiziente Aufsichtsverfahren nötig.

In Audits überzeugt sich das EBA etwa davon, dass ein Unternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem konsequent umsetzt und angemessen weiterentwickelt und dass es aus seinen Erfahrungen und Erkenntnissen aus dem laufenden Betrieb eigenständig die richtigen Schlüsse zieht.

Im Rahmen von Einzelfallprüfungen wird zudem stichprobenartig kontrolliert, ob die un-

TRIEBFahrZEUGFÜHRERSCHEINSTELLE

Seit Inkrafttreten der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) bekommen Lokführer in Deutschland Führerscheine, die in ganz Europa anerkannt werden. Das gilt für alle Eisenbahnen unter dem Regime der europäischen Sicherheitsrichtlinie, zudem können Regionalbahnen die TfV freiwillig anwenden. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) stellt die Triebfahrzeugführerscheine aus und führt auch das entsprechende Register. Bis zum Redaktionsschluss waren in Deutschland 11.650 Personen Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins.

Die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung hat der Verordnungsgeber ebenfalls geregelt. Ausbildungs- und Prüforganisationen für Triebfahrzeugführer oder für sonstiges Eisenbahnpersonal, das mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betraut ist, müssen vom EBA anerkannt sein. Auch erkennt das EBA die Ärzte und Psychologen an, welche die nach der TfV geforderten Tauglichkeitsuntersuchungen vornehmen. Bis zum Redaktionsschluss hat das EBA 124 Schulungseinrichtungen, 249 Prüfungsorganisationen, 134 Ärzte und 38 Psychologen anerkannt.

Antragsformulare und weitere Informationen finden Sie unter:
www.eba.bund.de/triebfahrzeugfuehrerschein



ternehmensinternen Prozesse wirksam sind und zu richtigen Ergebnissen führen. So begleitet das EBA beispielsweise Inspektionen, prüft die Instandhaltungsdokumentation einzelner Anlagen oder Fahrzeuge, nimmt wagentechnische Prüfungen an Fahrzeugen vor, kontrolliert den ordnungsgemäßen Betrieb im Stellwerk oder begleitet Triebfahrzeugführer bei ihrer Arbeit. Wenn Eisenbahnbetriebsanlagen gebaut werden, kann das EBA Bauzustände vor Ort besichtigen, Pläne und Unterlagen kontrollieren oder überprüfen, wie die innerhalb des Unternehmens verantwortlichen Funktionsträger ihre Aufgaben wahrnehmen. In Einzelfällen gibt es auch anlassbezogene Überwachungen und Schwerpunktprüfungen, etwa wenn bestimmte Mängel gehäuft aufgetreten sind.

Der systematische Ansatz der Aufsicht hilft dem EBA dabei, sich ein Bild von dem jeweiligen Unternehmen und seiner Organisation zu machen und die eigene Überwachungsstrategie an diesen Erkenntnissen auszurichten. Damit kann es die Unternehmen dabei unterstützen, ihr Sicherheitsniveau kontinu-

ierlich zu verbessern. Die Erkenntnisse aus der Überwachung fließen auch in die Verfahren zur Erteilung bzw. Verlängerung von Sicherheitsgenehmigungen ein.

Wenn die Bahn Eisenbahnanlagen neu baut oder umfassend umbaut, erteilt das EBA eine Inbetriebnahme- oder Nutzungsgenehmigung, wenn das Gesamtprojekt fertig ist. Der Infrastrukturbetreiber muss dafür mindestens den erfolgreichen Abschluss der Baumaßnahme dokumentieren und die gesetzlich geforderten Sicherheitsnachweise vorlegen.

Für kleinere Baumaßnahmen und für reine Instandhaltungsarbeiten bedarf es hingegen keiner solchen Genehmigung. Auch einzelne Bauwischenzustände werden nicht behördlich abgenommen. Natürlich muss der Bauherr, also das verantwortliche Infrastrukturunternehmen, auch in diesen Fällen jederzeit für Sicherheit sorgen und das Verfahren einhalten, das die einschlägigen Regelwerke vorsehen.



INTERVIEW ULF BERTELMANN, LEITER DER EBA-AUßENSTELLE HANNOVER

Was ist speziell an der EBA-Außenstelle Hannover?

Wir sind zuständig für das komplette Gebiet der Bundesländer Niedersachsen und Bremen, flächenmäßig sind wir damit die größte EBA-Außenstelle. Dazu gehören alleine rund 4.000 km Eisenbahnnetz, darunter große Magistralen, die Hinterland-Anbindungen bedeutender Seehäfen und die Verdichtungsräume Hannover / Braunschweig und Bremen / Oldenburg. Wir kümmern uns vor Ort um das operative Geschäft: Die Mitarbeiter der verschiedenen Sachbereiche beaufsichtigen die Unternehmen zum Beispiel beim Bau, beim Betrieb und bei der Instandhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur, sie kontrollieren Gefahrguttransporte und andere Züge oder auch das Betriebspersonal.

Gab es in der Berichtsperiode eine besondere Herausforderung in der Außenstelle Hannover?

Eine Herausforderung ist sicher die riesige Welle an Infrastrukturmaßnahmen, die die

Bahn ziemlich gleichzeitig angestoßen hat. Alleine in der Leit- und Sicherungstechnik steht einiges an; mehrere neue elektronische Stellwerke gehen in unserer Region in Betrieb. Sehr arbeitsintensiv ist auch die Sanierung oder der Neubau von Brücken. Allein entlang der Güterumgehungsbahn im Stadtgebiet Hannover sind sechs Brücken zur Erneuerung vorgesehen. Da arbeitet die Bahn jetzt auf einen Schlag sehr viel ab. Das bedeutet, dass insbesondere die DB Netz AG zeitkritische Projekte hat, die für die verschiedenen Sachbereiche, also etwa Planfeststellung, Bauaufsicht, Aufsicht über den Betrieb, mit Herausforderungen und Termindruck verbunden sind. Maßstab bleibt aber immer, die Sicherheit zu wahren und das heißt, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt bleiben müssen.

Was heißt das speziell für die Bauaufsicht?

Die EBA-Bauaufsicht sieht vor, dass wir unsere Ressourcen vor allem auf große Bauwerke konzentrieren. Ab einem bestimmten Umfang lassen wir uns nicht nur Berechnungen

und Nachweise vorlegen, sondern wollen auch die Baustelle selbst in Augenschein nehmen. Schon damit haben wir gut zu tun. Durch entsprechende Organisation schaffen wir es darüber hinaus, auch viele kleinere Projekte vor Ort zu begutachten. Dass jetzt sehr viele Projekte auf einmal abgearbeitet werden, spüren übrigens auch die Anwohner der Strecken und die Fahrgäste der Bahn. Sie müssen sich während der Bauzeit mit Umleitungen und anderen Folgen arrangieren.

Wieso stehen gerade die Brücken im Fokus?

Viele Brücken sind einfach schon sehr alt. Zwar haben die Ingenieure schon vor hundert Jahren sehr solide gearbeitet, so dass die Brückenprüfer der Bahn lange Zeit unter Sicherheitsaspekten grünes Licht dafür geben konnten. Irgendwann ist dann aber doch der Zeitpunkt für große Instandsetzungsmaßnahmen erreicht.

Was kommt künftig auf die Außenstelle zu?

Was unsere Arbeit – und damit meine ich nicht nur die Außenstelle Hannover – beeinflusst ist zum einen wie gesagt der Umstand, dass Teile der Infrastruktur ihre Altersgrenze erreichen und erneuert werden müssen. Für neue Aufgaben sorgt darüber hinaus der technische Fortschritt. Den gibt es in allen Bereichen. Auch im Oberbau, also bei Gleisen und Gleisbett, entwickelt sich die Technik immer weiter, einige Neuheiten bewähren sich, andere nicht. Es ergeben sich laufend neue Phänomene oder Konstellationen, auf die die Aufsicht reagieren muss. Wenn die Bahn zum Beispiel neue Bauteile testet, dann muss man sich unter Umständen mit metallurgischen Fragen auseinandersetzen, die sich vorher noch nicht gestellt haben. Oder ein anderes Beispiel: Das Auflastverfahren ist ein Bauverfahren, das im Schienenverkehr neu ist. Es kommt bei Teilen der Ausbaustrecke Olden-

ZUR PERSON

Der Bauingenieur, der sein Diplom 1996 an der Universität Hannover erworben hat, ist 2001 zum Eisenbahn Bundesamt gekommen. Dort hat er sich in der Außenstelle Hannover zunächst um die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege des Bundes gekümmert, 2009 wurde er Chef der Bau- und Eisenbahnaufsicht dort. Seit 2014 hat er zudem die Leitung der Außenstelle inne. Bertelmann ist mit Herzblut bei der Sache: Wenn eine ungewöhnliche neue Brückenkonstruktion während der Sperrpause mitten in der Nacht errichtet wird, ist er auch schon mal selbst mit dabei – aus Interesse, nicht weil seine Agenda als Aufseher das vorsieht. Privat widmet sich Bertelmann dem Rock-n-Roll: als Gitarrist und Sänger tritt er mit den lokalen Bands Clear Rats und Razzle Dazzle auf. Darüber hinaus treibt er enthusiastisch Sport und wirbt auch am Arbeitsplatz mit Erfolg für mehr Bewegung. Er geht dabei nicht nur mit gutem Beispiel voran, sondern organisiert etwa auch den Gesundheitstag in seiner Außenstelle. „Ich finde es gut, dass unsere Behörde das Thema sehr ernst nimmt und die Gesundheit ihrer Beschäftigten fördert“, sagt Bertelmann, „da bringe ich mich gerne ein.“

burg – Wilhelmshaven zum Einsatz. Damit erhöht man unter anderem die Tragfähigkeit wasserhaltiger Böden, die hier in der norddeutschen Tiefebene häufig sind. Das Verfahren ist unter verschiedenen Gesichtspunkten sehr anspruchsvoll – alleine im Hinblick auf die Baulogistik. Auch daraus ergeben sich Sachverhalte, die geregelt werden müssen.

Gibt es viele Anfragen von Bürgern und um welche Themen drehen sie sich meistens?

Die Bevölkerung zeigt durchaus Interesse an Bahnthemen. Für die Eisenbahnen des Bundes ist das EBA ja auch zuständige Immissionsschutz-Behörde. Von daher bilden Lärmbeschwerden einen Schwerpunkt bei den

Bürgeranfragen. Das betrifft nicht nur den Lärm von fahrenden Zügen, sondern auch von abgestellten modernen Fahrzeugen mit ihren Dachaggregaten – und zunehmend auch den Baustellenlärm bei Instandhaltungsmaßnahmen und bei Ausbauvorhaben. Wenn wir von solchen Fällen erfahren, gehen wir der Sache zumindest auf den Grund und suchen gemeinsam mit der Bahn nach Lösungen, um die Situation im Sinne der Anwohner zu verbessern. Andererseits ist auch klar, dass wir von dem Unternehmen nichts verlangen können, was der rechtliche Rahmen nicht hergibt. Insofern lässt sich nicht jeder Wunsch erfüllen, der an uns herangetragen wird.



GEFÄHRLICHE GÜTER

Eisenbahninfrastrukturen sind grundsätzlich für alle Verkehrsformen nutzbar, also für Personen- wie Güterverkehr. Auch was die Art der beförderten Güter anbelangt, gibt es prinzipiell keine Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung von Eisenbahntrassen. Deshalb gelten für Gefahrguttransporte umfangreiche Sicherheitsvorschriften, die alle am Transport Beteiligten beachten müssen und die regelmäßig fortgeschrieben werden, unter anderem um den Möglichkeiten Rechnung zu tragen, welche die Weiterentwicklung der Technik bietet.

Gefahrguttransporte werden durch die jeweils zuständigen Behörden überwacht. Für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur des Bundes ist dies das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Das EBA nimmt in dem Zusammenhang verschiedene Aufgaben wahr. So obliegt ihm beispielsweise die Zulassung von Kesselwagen oder die Marktbeobachtung. Weiterhin ist das EBA in nationalen und in-

ternationalen Gremien vertreten - etwa zur Fortschreibung der gefahrgutbezogenen Sicherheitsvorschriften oder zur Verbesserung der Kontrollverfahren.

KONTROLLEN

Zudem unterhält das EBA an seinen Standorten im gesamten Bundesgebiet spezialisierte Teams aus ausgebildeten Gefahrgutkontrollleuten. Das EBA prüft Gefahrguttransporte vor allem an Bahnhöfen oder bereits dort, wo die Ladung versandt wird. An den Schnittstellen der Zuständigkeitsbereiche werden auch gemeinsame Kontrollen mit den zuständigen Landesbehörden (z. B. in Betrieben) oder mit denen angrenzender Staaten (z. B. in Grenzbahnhöfen) vorgenommen. Prüfungsschwerpunkte sind etwa die Dichtigkeit der Verschlusseinrichtungen, die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs oder die Einhaltung des Gefahrgutrechts.

» Anzahl der Gefahrgutkontrollen*

	2014	2015	2016
Kontrollen (außer Klasse 7)	12.589	12.464	12.048
Beanstandete Transporte	899	1.143	872

* Angaben sind vorläufig, da noch nicht alle Kontrollvorgänge aus 2016 abschließend bearbeitet worden sind.

Darüber hinaus führt das EBA auch bei Beförderungen radioaktiver Stoffe (Klasse 7) Gefahrgutkontrollen durch. Dabei wird u. a.

durch Messungen die Einhaltung der internationalen Grenzwerte für die Kontamination und die Dosisleistung überprüft.

» Anzahl der Kontrollen von radioaktiven Stoffen der Klasse 7:

	2014	2015	2016
Kontrollen Klasse 7	113	151	73
Beanstandungen	2	4	0

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.

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 zeigen, erwirkt die Behörde, dass das Unternehmen sie behebt.

GENEHMIGUNGEN

Solange die jeweils einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden, bedarf die Beförderung von Gefahrgut mit der

Eisenbahn grundsätzlich keiner gesonderten Genehmigung.

Eine Ausnahme sind die radioaktiven Stoffe (Klasse 7): Nach der Verordnung über den Schutz vor Schäden durch ionisierende Strahlen (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.

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

» Anzahl der Genehmigungen nach StrlSchV

	2014	2015	2016
Beförderungsgenehmigungen (oder deren Änderung) nach StrlSchV	6	6	3





RESSORTFORSCHUNG

Die Ressortforschung im Bereich Schiene schafft unabhängiges wissenschaftliches Fachwissen an der Schnittstelle von Wissenschaft, Industrie und Politik.

Das EBA steht als nationale Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde an der Schnittstelle zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughaltern, Infrastrukturbetreibern und Bahnindustrie. Die Einführung der Ressortforschung beim EBA gilt als wichtige Maßnahme, um die Politik zu unterstützen, das Know-how zu erhalten und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt zu stärken. Sie soll nicht nur dem EBA dabei helfen, seine gesetzlichen Aufgaben wahrzunehmen. Vielmehr bringt die kontinuierliche Verzahnung von Technologieförderung und Ressortforschung auch die für den Schienensektor wichtige praxisbezogene Umsetzung von Innovationen voran. Nachhaltigkeit und Sicherheit sind in dem Zusammenhang wichtige Themen.

Der deutsche Bahnsektor wird zudem von einer Sicherheitsbehörde profitieren, in der Expertisen gebündelt und Wissenstransfer etabliert werden. Dies sorgt nicht zuletzt für mehr Transparenz, denn die Ergebnisse der Ressortforschungsarbeiten sollen der gesamten Branche zugänglich gemacht werden.

PROGRAMM

Das EBA legt die übergeordneten mittelfristigen Forschungsziele in Abstimmung mit dem BMVI fest, dabei werden der Forschungsbedarf des EBA sowie die politischen Prioritäten berücksichtigt.

Daraus werden die intern wie extern durchzuführenden Forschungs- und Entwicklungsarbeiten abgeleitet und innerhalb eines jährlichen und mittelfristigen Programms festgelegt.

AKTUELLE FORSCHUNGSPROJEKTE

Folgende Forschungsprojekte werden zurzeit gemeinsam mit dem BMVI durchgeführt:

- Autonomes Fahren (Potenziale, Sicherheitsanforderungen und Übertragbarkeit auf das deutsche Eisenbahnsystem)
- Grundlagenerarbeitung für die nationale ERTMS/ETCS-Migrationsstrategie
- Postensicherung an höhengleichen Bahnübergängen – Schwachstellenanalyse
- Entwicklung von Bewertungskriterien für simulationsgestützt ermittelte Kapazitätseinschränkungen

Weitere Projekte sind in den folgenden Kategorien in Planung:

- Technische Richtlinien (z.B. Anpralllasten Schienenverkehr)
- Innovationen (z.B. Geodaten für Lärmkartierung)
- Umwelt/Nachhaltigkeit (z.B. Vogelschutz an Oberleitungen)
- Sicherheit (z.B. Mögliche Angriffsszenarien)
- Faktor Mensch (z.B. Neue Medien und Ablenkung)

EXPERTENNETZWERK DES BMVI

Das EBA ist im Rahmen des Expertennetzwerks des BMVI an folgenden Forschungsthemen beteiligt:

Themenfeld 1:

„Verkehr und Infrastruktur an Klimawandel und extreme Wetterereignisse anpassen“

Ziel ist es, die durch Klimaänderungen und extreme Wetterereignisse bedingten Vulnerabilitäten für Verkehr und Infrastruktur zu bestimmen und Anpassungsoptionen zu entwickeln.

Themenfeld 2:

„Verkehr und Infrastruktur umweltgerecht gestalten“

In diesem Rahmen werden umweltbezogene wissenschaftliche Beiträge zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie aus der Perspektive Mobilität generiert bzw. zur Nationalen Mobilitätsstrategie aus der Perspektive Nachhaltigkeit/Umwelt.

Themenfeld 3:

„Verlässlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen erhöhen“

Das zunehmende Bauwerksalter, sich verändernde Einwirkungen sowie konstruktive Schwachstellen müssen bei der Beurteilung der Sicherheit von Bauwerken berücksichtigt werden. Ziel ist es, die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur weiterhin zu gewährleisten und die vorhandenen Ressourcen priorisiert und hocheffizient einsetzen zu können.

www.bmvi-expertennetzwerk.de

UMWELT

LÄRMKARTIERUNG

Das EBA ist die zuständige Behörde für die Erstellung von Lärmkarten an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes.

Die Lärmkartierung ist laut der europäischen Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) turnusmäßig alle fünf Jahre durchzuführen. Die im Jahr 2017 anstehende Aktualisierung stellt die Runde 3 der Lärmkartierung dar.

Die Kartierung erfasst alle Haupteisenbahnstrecken sowie innerhalb von Ballungsräumen zusätzlich alle sonstigen Strecken. Haupteisenbahnstrecken weisen ein Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr auf. Kriterium für einen Ballungsraum ist ein Gebiet mit mehr als 100.000 Einwohnern bei einer Einwohnerdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro

qkm. Die Bestimmung und Abgrenzung der Ballungsräume liegt in der Zuständigkeit der Bundesländer.

Das EBA ermittelt den Schienenverkehrslärm entlang von etwa 30.000 km Eisenbahnstrecken, das entspricht einer Fläche von 56.000 qkm. Die Ergebnisse des Projekts präsentiert das EBA in Form von Lärmkarten sowie durch statistische Angaben zur Lärmbelastung.

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung – in kartographischer und tabellarischer Darstellung – sowie weitere Informationen, etwa zu den Berechnungsmethoden für Lärm, finden Sie im Internet unter www.eba.bund.de/laermkartierung.

Ab der nächsten Kartierungsrunde ist eine neue Berechnungsvorschrift CNOSSOS-EU





anzuwenden. Bei der Erarbeitung dieser Vorschrift im europäischen Kontext sowie der derzeit laufenden Umsetzung in deutsches Recht ist das EBA in Expertengremien vertreten.

LÄRMAKTIONSPLANUNG

Die Lärmkartierung ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Seit 2015 ist das EBA dafür zuständig, einen bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen. Darüber hinaus wirkt es bei der Lärmaktionsplanung in den Ballungsräumen mit.

Unter anderem sollen mit Hilfe von Lärmaktionsplänen ruhige Gebiete vor Lärmzuwachs geschützt werden. Lärmaktionspläne enthalten darum Ziele und Strategien zur Lärminderung. Indes können aus ihnen keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen abgeleitet werden. Davon unberührt bleiben sowohl

die Ansprüche, die sich bei Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen aus den Rechtsgrundsätzen der Lärmvorsorge ergeben als auch die Umsetzung staatlicher Förderprogramme zum Lärmschutz.

2016 hat das EBA einen ersten bundesweiten Pilot-Lärmaktionsplan veröffentlicht. Er ist im Internet abrufbar und kann auch als Druckversion angefordert werden. Der Pilot-Lärmaktionsplan ist eine Bestandsaufnahme der Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Er fasst die Ergebnisse aus der strategischen Lärmkartierung (Berechnungen) und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammen. Darüber hinaus stellt er geplante oder schon durchgeführte Bemühungen des Bundes zur Lärminderung dar und stellt sie der ermittelten Lärmbelastung gegenüber. Er bietet so eine Informationsquelle für Bürgerinnen und Bürger und eine Planungsgrundlage für Entscheidungsträger.

Im Rahmen der ersten gesetzlich geforderten Lärmaktionsplanung führt das EBA in

den Jahren 2017 und 2018 erneut eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch.

Mehr Informationen gibt es im Internet unter www.laermaktionsplanung-schiene.de

LÄRMMESSUNG VON RADFORMFEHLERN

Der Bund hat in einem Projekt die Auswirkungen von Radformfehlern, also von sogenannten Flachstellen, auf das Schallemissionsverhalten von Zügen untersucht. Zu diesem Zweck wurden im Mittelrheintal spezielle Lärmmessungen durchgeführt.

Mit den Messungen wurde analysiert, wie häufig und mit welcher Intensität Flachstel-

len auftreten, und wie sie sich auf die Schallemission insbesondere von Güterzügen auswirken.

Die Radformfehler wurden als Radiusabweichung erfasst und in verschiedene Kategorien eingeteilt. Im Ergebnis wies allerdings der überwiegende Anteil der aufgezeichneten Achsen (über 90 Prozent) keine signifikanten geometrischen Abweichungen auf. Die statistische Auswertung der Messdaten hat darüber hinaus auch gezeigt, dass zwischen der gemessenen Abweichung der Radform und dem Schalldruckpegel in der unmittelbaren Umgebung des Rads kein signifikanter Zusammenhang besteht.

DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE

Die Nationale Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sorgt dafür, dass die europäischen Fahrgastrechte im Bus-, Eisenbahn- und Schiffsverkehr eingehalten und durchgesetzt werden. Für die Durchsetzung der europäischen Fluggastrechte ist hingegen 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 EBA geht Beschwerden von Reisenden nach und prüft, ob das Unternehmen gegen seine gesetzlichen Verpflichtungen verstoßen hat. Gerne beantwortet es auch grundsätzliche Fragen von Fahrgästen zu den Fahrgastrechten – sowohl am Bürgertelefon als auch schriftlich. Darüber hinaus führt die Behörde auch eigene, präventive Aufsicht durch – anlassbezogen oder stichprobenartig. Gleichwohl sind Beschwerden von Fahrgästen ein wichtiges Instrument, um mögliche Schwachstellen in den Unternehmen bei der Umsetzung der Fahrgastrechte aufzuspüren. Das EBA hat im Berichtszeitraum etwa 3.300 Aufsichtsmaßnahmen bei den verschiedenen Verkehrsträgern durchgeführt und rund 2.800 Anfragen bearbeitet.

FAHRGASTRECHTE UND TARIFAUFSICHT EISENBAHN

Knapp die Hälfte der Anfragen, die das EBA erreichen, betrifft die Bahn. Häufiger Anlass sind Fahrpreisnacherhebungen, falsche, fehlende und unvollständige Informationen im Beratungsgespräch, im Zug oder am Bahnhof sowie fehlerhafte Fahrpreisschädigungs- und Erstattungsrechnungen. In vielen Fällen konnte das EBA bereits dadurch, dass es den Fall aufgegriffen und den Sachverhalt aufgeklärt hat, bewirken, dass die Eisenbahnunternehmen ihren Verpflichtungen nachkommen.

Das EBA prüft im Rahmen der Aufsicht vor allem, ob die Informationspflichten gegenüber den Fahrgästen eingehalten werden, beispielsweise wenn es um den günstigsten Fahrpreis oder um die Beförderungsbedingungen geht. Auch kontrolliert es, ob Beförderer und Bahnhofsbetreiber die nötigen Reiseinformationen geben und Hilfeleistungen anbieten, etwa bei Abweichungen im Zugbetrieb und Verspätungen.

Regelmäßig führt das EBA bei seiner Aufsicht bundesweite Schwerpunktprüfungen durch. Dabei gehen Teams von den Standorten Bonn, Hamburg und Karlsruhe aus gleichzeitig derselben Fragestellung nach. Ziel kann beispielsweise sein zu prüfen, ob ein Tarif korrekt und gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet wird. Die große Zahl fast gleichzeitig stattfindender Prüfungen sorgt dabei für ein besonders aussagekräftiges Ergebnis.

FAHRGASTRECHTE BUS

Das EBA überwacht, ob die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr eingehalten wer-

den. Im Berichtszeitraum wurde etwa in Bussen kontrolliert, ob an Bord über Fahrgastrechte informiert wird und ob auch Verspätungsinformationen an die Fahrgäste weitergegeben werden. Darüber hinaus hat das EBA auch Fahrkartenverkäufer geprüft. Vor allem war dabei die Buchung von Fahrkarten für mobil eingeschränkte Personen von Interesse. Der Anteil der Anfragen im Bereich Bus ist im Berichtszeitraum weiter gestiegen.

Häufiger Grund für Beschwerden der Fahrgäste sind fehlende Informationen über Verspätungen und fehlende alternative Angebote zur Weiterreise in Verspätungsfällen. Auch Schwierigkeiten bei der Fahrpreiserstattung, wenn wegen Abfahrtsverspätung oder Überbuchung die Fahrt nicht angetreten oder zur Weiterfahrt auf die Bahn ausgewichen wird, gaben in vielen Fällen Anlass zur Beschwerde. Gehäuft gab es zudem Beschwerden über verloren gegangene oder gestohlene Gepäckstücke. Weil es sich bei der sicheren und verlustfreien Beförderung von Gepäck um einen Anspruch aus dem Beförderungsvertrag handelt und nicht um einen Sachverhalt, den die Fahrgastrechteverordnung regelt, verweist das EBA in diesen Fällen an die Schlichtungsstellen bzw. auf den Rechtsweg.

Wichtig für Fahrgäste: Die erste Anlaufstelle für ihre Beschwerde ist immer das Busunternehmen. Die Entscheidung des Busunternehmens in seiner Sache kann der Reisende dann anschließend im Rahmen einer Beschwerde beim EBA überprüfen lassen. Das EBA klärt den Sachverhalt auf und hält das Busunternehmen, falls erforderlich, dazu an, die relevanten fahrgastrechtlichen Bestimmungen einzuhalten. Oder es erklärt dem Fahrgast auch individuell, warum sich



für ihn kein Rechtsanspruch aus der Verordnung ergibt. Letzteres ist für viele Fahrgäste ebenso wertvoll.

FAHRGASTRECHTE IM SEE- UND BINNEN-SCHIFFSVERKEHR

Im Jahr 2016 hat das EBA weiterhin Kontrollen im Bereich Fahrgastrechte Schiff durchgeführt.

Neben Vor-Ort-Prüfungen in Fährhäfen und Kreuzfahrtterminals wurden vor allem Prüfungen bei Fahrkartenverkäufern (z.B. in Reisebüros) durchgeführt. Dabei hat das EBA hauptsächlich Fragen zur Nutzungsmöglichkeit von Fahrgastschiffen für mobil eingeschränkte Personen gestellt.

Aufgrund der nationalen Vorschriften zur Durchführung der EU-Fahrgastrechteverordnung Schifffahrt sind die Reisenden gehalten, sich mit etwaigen Beschwerden zunächst an den Beförderer zu wenden. Erst wenn dabei keine Einigung erzielt wird, ist der Weg zur Durchsetzungsstelle des EBA frei. In der Praxis reagieren die Beförderer indes überaus kulant, so dass das EBA kaum auf Beschwerden von Schiffsreisenden hin aktiv werden muss.

So erreichen Sie das EBA:

Nationale Durchsetzungsstelle
Fahrgastrechte
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
www.eba.bund.de/fahrgastrechte
Bürgertelefon: 0228/30795-400

DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA

Die Europäische Kommission verfolgt das Ziel, einen einheitlichen Eisenbahnraum zu schaffen und den Schienenverkehr in Europa zu stärken. Um die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn zu erhöhen, formulieren Arbeitsgruppen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Railways, ERA) gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit. Dabei werden Fachleute aus den europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors und aus den nationalen Sicherheitsbehörden wie dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beteiligt.

Sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) bilden die gemeinsamen Anforderungen für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme sowie die entsprechenden Prüfverfahren ab. Sie sollen ein interoperables, also technisch kompatibles, europäisches Bahnsystem gewährleis-

ten und gleichzeitig das vorhandene hohe Sicherheitsniveau mindestens aufrechterhalten. 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 prüfen.

Um deutsche Interessen wirkungsvoll in die Arbeit der ERA einzubringen, spielt der Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit (www.lenkungskreis.de) eine wesentliche Rolle. Der Lenkungskreis setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundesverkehrsministeriums (BMVI), des Bundesumweltministeriums, der Bundesländer, des EBA, der Benannten Stelle Interoperabilität, der deutschen Bahnindustrie, der deutschen Bahnen, der deutschen Privatgüterwagenhalter und des Deutschen Gewerkschaftsbunds zusammen. Hier werden deren Posi-



tionen gebündelt und koordiniert. Das EBA hat die Funktion der Geschäftsführung dieses Lenkungsgebietes inne.

Bilaterale Vereinbarungen tragen ebenfalls dazu bei, den grenzüberschreitenden Verkehr zu vereinfachen. Das betrifft etwa die gegenseitige Anerkennung von Prüfergebnissen im Rahmen der Fahrzeugzulassung. Das EBA hat bereits zahlreiche Vereinbarungen dieser Art vorbereitet und umgesetzt. Mittlerweile bestehen Abkommen mit allen Nachbarstaaten und darüber hinaus mit Italien, Schweden, Norwegen, Finnland und Ungarn. Dadurch wird bei Fahrzeugzulassungen die Doppelprüfung zahlreicher Punkte vermieden und so der Aufwand für die Antragsteller deutlich reduziert. Das EBA wirkt unter anderem auch im „Joint Network Secretariat“ bei der ERA mit, welches sich die Erarbeitung von europäisch abgestimmten Lösungen zum Beispiel für technische Probleme zum Ziel gesetzt hat und damit isolierten nationalen Entscheidungen vorbeugen möchte.

Die technische Säule des sogenannten Vierten Eisenbahnpakets, bestehend aus der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, und der Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, ist im Juni 2016 in Kraft getreten. Mit den Änderungen, die voraussichtlich von Juni 2019 an anzuwenden sind, wird das EBA bei der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und der Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen noch intensiver als bisher mit der ERA zusammenarbeiten. Das Ziel besteht darin, hinsichtlich der Wertigkeit der Genehmigungen den Status Quo aufrecht

zu erhalten, gleichzeitig aber den Aufwand der Antragsteller noch weiter zu reduzieren. Um die Anwendung des neuen Regelwerks vorzubereiten, laufen derzeit Abstimmungen zwischen der ERA, den nationalen Sicherheitsbehörden und dem europäischen Bahnsektor. Dabei steht die detaillierte Ausgestaltung der Prozesse der Fahrzeugzulassung und der Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen im Fokus. Aber auch Fragen zum künftigen IT-Antrags- und Kommunikationssystem der ERA, dem sogenannten One-Stop-Shop, zur Gebührenerhebung und zur Ausgestaltung von Kooperationsvereinbarungen zwischen der ERA und den nationalen Behörden werden derzeit geklärt.

Neu ist auch die Überwachung der nationalen Sicherheitsbehörden durch die ERA. Dieses Verfahren wird die bisherigen Cross Audits der Behörden ablösen. Künftig überwacht die ERA mit Beteiligung von Auditoren aus anderen nationalen Sicherheitsbehörden die Leistung und Entscheidungsfindung der nationalen Sicherheitsbehörden. Gegenstand der Überwachung ist die Durchführung von Aufgaben in den Bereichen Sicherheit (vor allem Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und Eisenbahnaufsicht) sowie Interoperabilität (vor allem Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat auch die Aufgabe, unabhängige Bewertungsstellen (UBS) anzuerkennen. Dies geht auf die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes 2014 zurück. Eine vollständige Übersicht der in Europa anerkannten bzw. akkreditierten unabhängigen Bewertungsstellen ist bei der European Railway Agency Database of Interoperability and Safety (ERADIS) verfügbar.

A high-speed train, likely a TGV, is captured in motion at a station platform. The train is white with a prominent orange stripe and is blurred to convey speed. The platform is paved with reddish-brown tiles and has a white tactile paving strip. In the background, the station's roof structure and overhead power lines are visible. A large, dark blue graphic overlay with a white border is positioned on the left side of the image, containing the title text.

DAS EISENBAHN- BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER

Ende 2016 waren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) rund 1200 Frauen und Männer beschäftigt, davon 885 Beamtinnen und Beamte, 287 Tarifbeschäftigte, 14 Auszubildende, 9 Anwärtinnen und Bewerber für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst, ein Bewerber für den gehobenen nichttechnischen Dienst und 9 Referendarinnen und Referendare für den höheren technischen Verwaltungsdienst.

Die Behörde braucht engagiertes und gut ausgebildetes Personal, um ihre wachsenden und sich verändernden Aufgaben auch künftig erfüllen zu können. Ihren Beschäftigten bietet sie abwechslungsreiche Herausforderungen verbunden mit den anspruchsvollen Rahmenbedingungen des öffentlichen Dienstes.

Was heißt das konkret? Das EBA trägt beispielsweise mit zeitgemäßen Arbeitszeitkonzepten, Telearbeitsplätzen und Eltern-Kind-Büros dazu bei, dass sich Privatleben und Beruf vereinbaren lassen. Umfassende Angebote zur Fortbildung und im Rahmen des Gesundheitsmanagements sind für uns selbstverständlich.

FORTBILDUNG

Im Haushaltsjahr 2016 waren mehr als 450.000 Euro für die Fort- und Weiterbildung verfügbar. Die Mittel fließen vor allem in fachliche Weiterbildungen, die Führungskräfteentwicklung, in Gesundheitsseminare und Sprachtrainings. Die Nachfrage nach Fortbildungen ist weiterhin steigend; es werden mehr noch als in den Vorjahren die bundeseigenen Angebote der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF) und der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung (BAköV) genutzt.

GESUNDHEITSMANAGEMENT

Nur wer gesund und ausgeglichen ist, kann seine Aufgaben gut erfüllen. Daher legt das EBA Wert darauf, seine Beschäftigten systematisch dabei zu unterstützen, gesund zu bleiben. Es bietet regelmäßige Seminare und Vorträge an sowie Gesundheitstage und Schulungen (Rückentraining, Stressprävention), Schutzimpfungen und betriebliche Sozialberatung. Führungskräfte werden in gesundheitsförderndem Verhalten geschult.

Auch im Krankheitsfall lässt das EBA seine Beschäftigten nicht alleine: Das betriebliche Eingliederungsmanagement (BEM) hilft den Betroffenen dabei, wieder arbeitsfähig zu werden und an ihren Arbeitsplatz zurückzukehren.

EINSATZMÖGLICHKEITEN

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, die Planfeststellung und die Ressortforschung sowie die Fahrgastrechte- und Tarifaufsicht für den Bahn-, Bus- und Schiffsverkehr. 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 etwa die Antrags- und Verwendungsprüfung 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 Raumordnung, Landesplanung, Bauleitplanung sowie für die Rechtsberatung in der Bauaufsicht zustän-

dig. Auch die ständige Fortentwicklung der einschlägigen Gesetze und Verwaltungsvorschriften 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 Personalverantwortung übernehmen und Referate, Abteilungen und Stabsstellen in der Zentrale oder Sachbereiche in den Außenstellen des EBA leiten.

GEHOBENER VERWALTUNGSDIENST

(mit Abschluss Diplom (FH) oder Bachelor)

Eine wichtige Aufgabe der Beschäftigten im gehobenen Dienst ist es, die technischen Regelwerke des jeweiligen Fachgebietes weiterzuentwickeln.



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 daran mit, die Ursachen von Unfällen und technischen Unregelmäßigkeiten zu ermitteln. Im Fahrzeugbereich nehmen die Ingenieurinnen und Ingenieure Triebfahrzeuge ab, befassen sich mit der Systemüberwachung von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder führen anlassbedingte Kontrollen durch.

In der Planfeststellung bearbeiten die Kolleginnen und Kollegen des gehobenen Dienstes – beispielsweise bei Großprojekten – Fragen mit technischem Schwerpunkt, bereiten Planfeststellungsbeschlüsse vor 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 ist bestrebt, seinen Bedarf an qualifiziertem Personal mit eigenen Auszubildenden zu decken. Aufgrund der bevorstehenden Altersabgänge, gerade im technischen Dienst, ist eine kontinuierliche Ausbildung notwendig, um das Fachwissen im Haus zu halten.

Angeboten werden Laufbahnausbildungen im Bereich „Bahnwesen“ für den höheren und für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst sowie die Ausbildung zur/zum Verwaltungsfachangestellten.

Das Amt ist bundesweit die einzige Einrichtung, die eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst „Bahnwesen“ durchführt. In den vergangenen Jahren wurden Beträge von knapp 400.000 Euro jährlich in die Ausbildung investiert. 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 „Großen Staatsprüfung“ erwerben die Absolventinnen und Absolventen am Ende die Qualifikation für hochwertige Referententätigkeiten oder Dienstposten im Führungs- und Leitungsbereich. Im Vorbereitungsdienst für den höheren technischen Verwaltungsdienst koordiniert das EBA die Ausbildung, die „Große Staatsprüfung“ nimmt indes das Oberprüfungsamt der Bundesverkehrsverwaltung ab.

Das EBA plant, das Ausbildungsangebot in den nächsten Jahren deutlich zu erweitern. 2016 haben je ein Anwärter- und Referendarjahrgang die Laufbahnausbildungen begonnen.

Das EBA bietet darüber hinaus in Zusammenarbeit mit der Hochschule des Bundes eine nichttechnische Laufbahnausbildung „Dipl.-Verwaltungsinformatik“ mit den Schwerpunkten Informationstechnik (50%), Verwaltungsmanagement (30%) und allgemeine Verwaltungslehre (20%) im gehobenen Dienst an.

» Ausbildung im EBA

	2014	2015	2016
Auszubildende	16	15	14
Anwärter/innen (technisch)	9	12	9
Anwärter/innen (nichttechnisch)	1	1	1
Referendarinnen/Referendare	10	10	9
Praktikanten	35	30	28





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)

Untermainkai 23-25
60329 Frankfurt am Main
Telefon: 069 238551 - 0
Telefax: 069 238551 - 186

STANDORT SAARBRÜCKEN

Grülingsstraße 4
66113 Saarbrücken
Telefon: 0681 38977 - 0
Telefax: 0681 38977 - 671

AUSSENSTELLE HALLE

Ernst-Kamieth-Straße 5
06112 Halle
Telefon: 0345 6783 - 0
Telefax: 0345 6783 - 201

AUSSENSTELLE HAMBURG/SCHWERIN:

STANDORT HAMBURG
Schanzenstraße 80
20357 Hamburg
Telefon: 040 23908 - 0
Telefax: 040 23908 - 199

STANDORT SCHWERIN

Pestalozzistraße 1
19053 Schwerin
Telefon: 0385 7452 - 0
Telefax: 0385 7452 - 149

AUSSENSTELLE HANNOVER

Herschelstraße 3
30159 Hannover
Telefon: 0511 3657 - 0
Telefax: 0511 3657 - 399

AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART:

STANDORT KARLSRUHE
Südendstraße 44
76135 Karlsruhe
Telefon: 0721 1809 - 0
Telefax: 0721 1809 - 399

STANDORT STUTTGART

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

AUSSENSTELLE KÖLN

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

AUSSENSTELLE MÜNCHEN

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

AUSSENSTELLE NÜRNBERG

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

Herausgeber

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

Gestaltung

artwork factory, Köln

Bildnachweis

Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild
S. 19 (Claus Weber), S. 23 (Uwe Miethe), S. 27 (Kai Michael Neuhold), S. 33 (Wolfgang Klee), S. 35 (Georg Wagner),
S. 36 (Georg Wagner), S. 40 (Kai Michael Neuhold)

stock.adobe.com

Titel (eyetronic), S. 5 (Torsten Becker), S. 6 (CPN), S. 10 (pureshot), S. 11 (kameraauge), S. 12 (Kruwt), S. 13 (ss_comm),
S. 14 (Leonid Andronov), S. 16 (den-belitsky), S. 18 (hanseat), S. 20 (Folker_Gratz@web.de), S. 30 (www.ilkercanikligil.com),
S. 32 (ThKatz), S. 39 (daskleineatelier), S. 42 (den-belitsky), S. 44 (Jacob Lund), S. 47 (Copyright 2012)

Eisenbahn-Bundesamt

S. 4, S. 8, S. 28

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Stand

Juli 2017

Kontakt

Telefon: 0228 9826-0

Telefax: 0228 9826-199

E-Mail: poststelle@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de