



Eisenbahn-Bundesamt

EBA-JAHRESBERICHT 2012/2013

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 IN EUROPA	8
EISENBAHNAUFSICHT	10
GEFÄHRLICHE GÜTER	12
TECHNISCHER ARBEITS- UND UMWELTSCHUTZ	13
TRIEBFAHRZEUGFÜHRERSCHEINSTELLE	14
FAHRZEUGREGISTER	15
FAHRZEUGZULASSUNG	16
FAHRZEUGINSTANDHALTUNG	20
DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE	20
NICHTRAUCHERSCHUTZ	23
AKTIVE KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG	23
PLANFESTSTELLUNG	26
BAUAUFSICHT	29
ÜBERLANGE GÜTERZÜGE	30
FACHSTELLE UMWELT	31
LÄRMKARTIERUNG	32
LÄRMSCHUTZ	34
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR	35
UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE	37
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER	38
EBA-INTERN	42
KONTAKTE	44



Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich, Sie mit dem vorliegenden Jahresbericht über die Arbeit unserer Behörde in Zeitraum 2012/2013 informieren zu können.

Die zurückliegende Periode war abermals durch wesentliche Änderungen in den Prozessen der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen bestimmt. Seit 2011 gibt es das Handbuch Eisenbahnfahrzeuge; es hatte seinerzeit die ersten Weichen für prozessuale Verbesserungen gestellt, etwa indem es das Regelwerk, das einer Zulassung zugrunde liegt, für einen Zeitraum von sieben Jahren festgeschrieben hat. Schon damals war allen

Beteiligten klar, dass weitere Schritte folgen sollten. Die bisherigen Erfahrungen mit den Zulassungsprozessen verschiedener Hersteller haben wir daher auch im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung moderierten Runden Tisches diskutiert und einen gemeinsamen Fahrplan bis zum vollständigen Übergang auf die europäischen Prozessvorgaben der Interoperabilitäts-Richtlinie 2008/57/EG vereinbart. Das Ergebnis ist ein Memorandum of Understanding (MoU), das seit dem 01.07.2013 gilt und das nach dem europäischen Vorbild auf eine weitgehende Eigenständigkeit der Hersteller im Zulassungsprozess aufsetzt. Durch die Einrichtung eigener, fachlich geeigneter und unabhängiger Prüf- bzw. Konformitätsbewertungsstellen beim Hersteller oder Betreiber, bzw. beauftragter unabhängiger Dritter werden die Pflichten und Verantwortung der Hersteller und Betreiber gestärkt. Bis zur vollständigen Transformation des Prozesses wird das EBA weiterhin Prüfaufgaben wahrnehmen – aber in deutlich reduziertem Umfang. Anstelle von 25 Dossiers wird sich das EBA bei Verfahren, die nach dem MoU abgewickelt werden, lediglich auf die vier wesentliche Kernbereiche der Sicherheit (Radsatz, Bremse, Fahrtechnik und Zugsicherung) konzentrieren. Das schafft Freiräume für die Industrie.

Wenn der Gesetzgeber den Zulassungsprozess vollständig in den nationalen Rechtsrahmen überführt hat, werden Hersteller und Prüfinstitutionen auch diese letzten vier Prüfbereiche verantworten. Neben der Aufgabe die neuen Stellen fachlich anzuerkennen wird sich das EBA im Genehmigungsverfahren dann in aller Regel alleine auf die Prüfung der Vollständigkeit und Eindeutigkeit der erbrachten Nachweise beschränken können.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre.

A handwritten signature in blue ink that reads "Gerald Hörster". The signature is written in a cursive style.

Gerald Hörster
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes





**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, Bau und Stadtentwicklung. 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 Eisenbahnauf-

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

In der EBA-Zentrale in Bonn sind über 300 Mitarbeiter beschäftigt. Rund 750 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 dabei 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, Bau und Stadtentwicklung. Das Ministerium führt den Vorsitz.



DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA

Seit der Gründung der Europäischen Eisenbahngesellschaft (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 Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und aus europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors, neue 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 Eisenbahn-Bundesamt 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 erarbeitet und überarbeitet mit dem Ziel der Ausweitung des räumlichen Geltungsbereiches (Scope extension) alle Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Dabei werden teilweise auch die TSI für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem bzw. das konventionelle transeuropäische Bahnsystem zusammengeführt. Das ist z. B. bei der TSI für Triebfahrzeuge, Triebzüge und Personenwagen der Fall. Damit tritt die europäische Harmonisierung im Eisenbahnbereich in eine neue Phase.

Wichtig ist insbesondere, dass auch bei der Ausweitung des räumlichen Geltungsbereiches der TSI 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 BMVBS, des Bundesumweltministeriums der Bundesländer, des EBA, der Benannten Stelle Interoperabilität, der deutschen Bahnindustrie der deutschen Bahnen und der deutschen Privatgüterwagenhalter zusammen. Hier werden die deren Positionen gebündelt und koordiniert.

Das EBA unterstützt das BMVBS 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. Derzeit steht eine weite-

re Überarbeitung an, in deren Rahmen auch Fahrzeugumbauten einbezogen werden sollen. Weitere Cross-Acceptance-Vereinbarungen bestehen mit den Niederlanden, Luxemburg, der Schweiz, Österreich und Belgien. Polen soll hinzukommen.

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

2012 ist die zweite Stufe der EU-Verordnung über die „Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“, kurz CSM RA, in Kraft getreten. Sie richtet sich an Hersteller, Fahrzeughalter, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Prüfstellen und Benannte Stellen. Die CSM RA bezieht sich auf alle wichtigen und sicherheitsrelevanten Änderungen des Eisenbahnsystems. Dazu gehören etwa der Neu- oder Umbau von Eisenbahnfahrzeugen oder Eisenbahninfrastruktur, sowie neue oder geänderte Betriebsverfahren einschließlich organisatorischer Änderungen. Die Verordnung dient außerdem dazu, Herstellern und Eisenbahnen den Marktzugang zu erleichtern. Die CSM RA führt ein europaweit einheitliches, strukturiertes Risikomanagementverfahren für den Bahnsektor ein. Das EBA stimmt derzeit mit den Organisationen des Eisenbahnsektors in Deutschland ein gemeinsames Vorgehen bei der Umsetzung der CSM-Verordnung in Deutschland ab.

EISENBAHNAUFSICHT

In der Aufsicht überwacht das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), ob die bundeseigenen Infrastrukturunternehmen und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche auf dem Streckennetz des Bundes verkehren, grundlegende Sicherheitsanforderungen und gesetzliche Bestimmungen einhalten beziehungsweise umsetzen. Das gilt für den Eisenbahnbetrieb, für die Fahrzeuge und für die Infrastruktur einschließlich der Signalanlagen.

BETRIEBSGENEHMIGUNG

Um am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen zu können, benötigen Unternehmen nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eine Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde. Dies ist bei den Eisenbahnen des Bundes (EdB) das EBA, bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE) die jeweils zuständige Landesbehörde.

Derzeit haben über 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Genehmigung, Eisenbahnverkehrsleistungen auf dem öffentlichen deutschen Schienennetz zu erbringen. Eine Übersicht über die Eisenbahnunternehmen finden Sie auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes.

SICHERHEITSBESCHEINIGUNG/ SICHERHEITSGENEHMIGUNG

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das am öffentlichen regelspurigen Eisenbahnverkehr teilnehmen möchte, braucht hierfür eine Sicherheitsbescheinigung des EBA. Für ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist eine Sicherheitsgenehmigung des EBA obligatorisch.

Regionalverkehr ohne Anschluss ins Ausland ist von dieser Regel 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 erfüllen. Das gilt auch für ausländische EVU, die in Deutschland fahren möchten.

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

Für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung prüft das EBA, ob Prozesse und Strukturen der Unternehmen, die Einfluss auf die Sicherheit des Betriebs haben, geeignet sind, um alle mit der Tätigkeit der Unternehmen verbundenen Risiken zu beherrschen, und ob sie den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Diese Systemprüfungen werden auch nach Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems regelmäßig wiederholt und haben sich dadurch zu einem zentralen Element der Eisenbahnaufsicht entwickelt.

Das hat gute Gründe: Das EBA beaufsichtigt mittlerweile mehrere Hundert Unternehmen, ein Streckennetz von mehr als 30.000 Betriebskilometern und einen Park von etwa 200.000 Fahrzeugen. Angesichts des stetig wachsenden Wettbewerbs im deutschen Eisenbahnsektor ist also ein effizientes Überwachungsverfahren nötig. Bewertungsmaßstab ist dabei die Sicherheit, die auf dem hohen etablierten Niveau beibehalten werden soll.

Im Rahmen von Audits nimmt das EBA die zentralen sicherheitsrelevanten Prozesse des Unternehmens – zum Teil auch 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.

Mit objektbezogenen Einzelfallprüfungen überwacht das EBA zusätzlich, ob die unternehmensinternen Prozesse wirksam sind. Diese stichprobenartigen Kontrollen sind damit ein wichtiger Bestandteil der Aufsicht. Mitunter können noch verbliebene Schwachstellen auf diese Weise aufgedeckt werden. 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 kontrolliert das EBA das Personal der Eisenbahnen, das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraut ist; hierzu fahren beispielsweise EBA-Mitarbeiter auf Triebfahrzeugen mit.



GEFÄHRLICHE GÜTER

Der Gefahrguttransport unterliegt der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Bei den Eisenbahnen des Bundes ist das nach der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

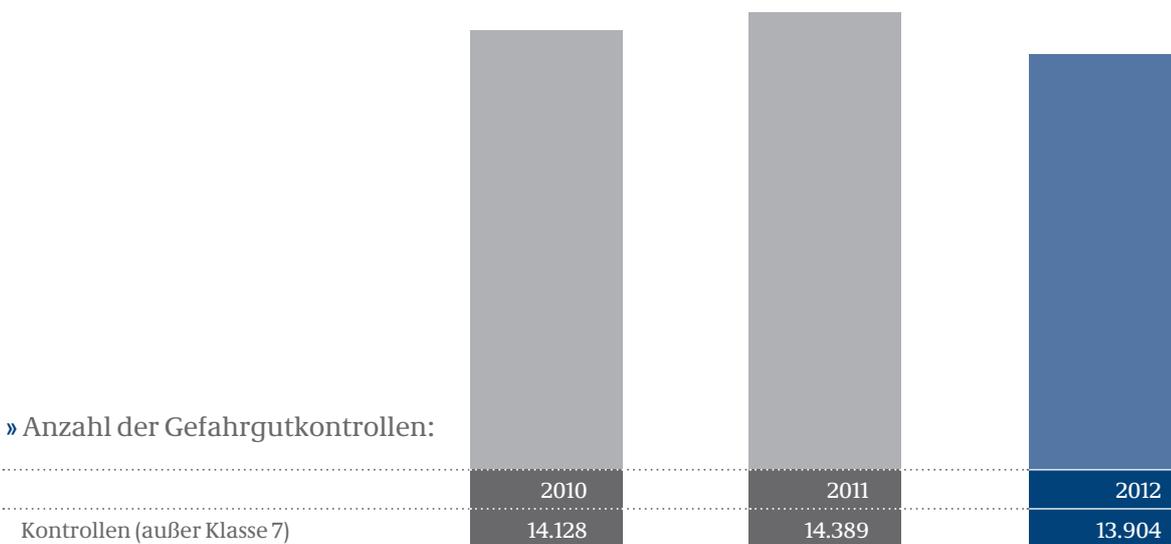
Grundsätzlich gilt, dass Eisenbahninfrastrukturen für alle Verkehrsformen nutzbar sind, also für Personen- und Güterverkehr. Auch was die Art der beförderten Güter anbelangt, gibt es keine Einschränkungen hinsichtlich der Nutzung von Eisenbahntrassen. Allerdings gelten für Gefahrguttransporte umfangreiche Sicherheitsvorschriften, die alle am Transport Beteiligten beachten müssen.

Hier ist in erster Linie die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID) zu nennen, welche durch die GGVSEB in deutsches Recht umgesetzt wird. Dieses seit Jahrzehnten eingeführte Regelwerk wird regelmäßig fortgeschrieben,

um den Bedürfnissen der Sicherheit und den Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Technik Rechnung zu tragen.

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

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



Solange die Sicherheitsvorschriften eingehalten werden, bedürfen Gefahrguttransporte grundsätzlich keiner behördlichen Genehmigung. Eine Ausnahme sind die radioaktiven Stoffe (Klasse 7):

Die Beförderung von Kernbrennstoffen und Großquellen genehmigt nicht das Eisenbahn-Bundesamt, sondern nach dem Atomgesetz (AtG) das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS). Nach der Verordnung über den Schutz vor Schäden durch ionisierende Strahlen (Strahlenschutzverordnung – StrlSchV) genehmigt das EBA die Beförderung von sonstigen radioaktiven Stoffen im Schienenverkehr. Dies

sind z.B. Abfälle aus kerntechnischen Anlagen (Metallteile, Kanthölzer, Handschuhe etc.). Die Voraussetzungen ergeben sich aus § 18 StrlSchV; wenn diese erfüllt sind, hat der Antragsteller einen Rechtsanspruch auf eine Transportgenehmigung.

Im Rahmen der behördlichen Gefahrgutüberwachung führt das EBA stichprobenartige Kontrollen von Radioaktivtransporten durch. Dabei wird u. a. durch Messungen die Einhaltung der internationalen Grenzwerte für die Kontamination und die Dosisleistung überprüft.

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

	2010	2011	2012
Überprüfte Wagenladungen – Beförderung Klasse 7 – AtG	238	189	197
Beförderungsgenehmigungen nach StrlSchV	3	5	3

TECHNISCHER ARBEITS- UND UMWELTSCHUTZ

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

ob die staatlichen Vorschriften eingehalten werden.

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

TRIEBFahrZEUGFÜHRERSCHEINSTELLE

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

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

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

Regionalbahnen können die TfV freiwillig anwenden.

Die Verordnung regelt ferner die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung von Lokführern. So müssen Anwärter in der Regel mindestens 20 Jahre alt sein, um den Führerschein zu bekommen. Außerdem brauchen sie einen erfolgreichen Schulabschluss im Sekundarbereich I und müssen nachweisen, dass sie die erforderlichen Fachkenntnisse haben und gesundheitlich fit sind.

Schulungseinrichtungen für Triebfahrzeugführer oder für sonstiges, mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betrautes Eisenbahnpersonal, bedürfen der Anerkennung der Sicherheitsbehörde. Nicht anerkennungspflichtig nach dem Gesetz sind Schulungseinrichtungen von Eisenbahnen, die entweder eine Sicherheitsbescheinigung, eine Sicherheitsgenehmigung oder einen Eisenbahnbetriebsleiter, dessen Bestellung das EBA bestätigt hat, haben. Bei Redaktionsschluss gab es 52 anerkannte Schulungseinrichtungen.

Vom 29. Oktober 2013 an müssen alle neuen Fahrberechtigungen nach der neuen Verordnung erteilt werden. Die Gültigkeit des Führerscheins ist auf zehn Jahre begrenzt. Sie kann dann jeweils um weitere zehn Jahre verlängert werden.

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



FAHRZEUGREGISTER

Seit 2007 gibt es das Nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR: National Vehicle Register), dessen Pflege dem Eisenbahn-Bundesamt (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 August 2013):

Gesamt	208.361
- davon Triebfahrzeuge (Lokomotiven)	6.077
- davon E-Triebzüge*	6.015
- davon E-Triebzüge HGV*	2.180
- davon V-Triebzüge*	4.662
- davon Reisezugwagen	8.720
- davon Güterwagen	180.021
- davon Nebenfahrzeuge	686

* 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). Dort soll künftig 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 einheitlich zu identifizieren.



FAHRZEUGZULASSUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (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 Personenzugfahrzeugen abgedeckt. Auch Güter-, Maschinen- und Nebenzugfahrzeuge 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 Lenkungskreis Fahrzeuge beraten. 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 bewerten. Diese Dokumentation ist die Grundlage für die Zulassungsentscheidung des EBA. Welche Nachweise in welcher Form erbracht werden müssen, wird vorher mit den Unternehmen abgestimmt. Um ihnen die Arbeit zu erleichtern, hat das EBA Checklisten und Leitfäden erstellt.

WELCHE ROLLE SPIELT DER GUTACHTER?

Der Antragsteller kann den EBA-anerkannten Gutachter frei wählen. Er beauftragt ihn damit, unabhängig zu beurteilen, ob bestimmte Anforderungen nach seiner persönlichen Meinung erfüllt sind; die Verantwortung für den Inhalt des Gutachtens trägt indes weiterhin der Auftraggeber. Möchte der Gutachter keine abschließende Aussage zur Sache treffen oder gibt es Widersprüche im Gutachten, ist der nötige Sicherheitsnachweis nicht erbracht. Es steht den Unternehmen frei, dann weitere Gutachten einzuholen.



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 und Zulassung 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 Serienproduktion 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 Eisenbahn-Bundesamt 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.



AUSBLICK

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. Die neuen Vorschriften setzen die im „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ identifizierten Maßnahmen für einen optimierten Zulassungsprozess um. Unter anderem wurde das Instrument der Serienzulassung eingeführt, wodurch das EBA nicht mehr jedes Fahrzeug einer zugelassenen Bauart einzeln abnehmen muss. Um die Planungssicherheit für die Hersteller nochmals zu erhöhen, wird zudem künftig der Stand des technischen Regelwerks für einen Zeitraum von sieben Jahren ab Antragstellung festgeschrieben.

Das Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge wird zukünftig noch weiteren Veränderungen unterliegen. Denn zahlreiche EU-Rechtsänderungen machen es erforderlich, das Verfahren national auf ein neues Fundament zu stellen. Im Juni 2013 haben

BMVBS, EBA und Vertreter des Sektors ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet, um Prüfprozesse künftig auf unabhängige 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. Die abschließende Entscheidung über eine Zulassung wird allerdings nach wie vor beim EBA als Sicherheitsbehörde liegen.

» Anzahl der zugelassenen Bauarten:

	2010	2011	2012
Triebzüge, Neubauten	12	12	14
Triebzüge, Umbauten	58	49	63
Lokomotiven, Neubauten	11	10	12
Lokomotiven, Umbauten	48	54	58
Reisezugwagen, Neubauten	4	6	5
Reisezugwagen, Umbauten	20	14	21
Güterwagen, Neubauten	11	6	15
Güterwagen, Umbauten	26	30	25
Maschinen- und Nebenfahrzeuge, Neu- und Umbauten	25	8	31

FAHRZEUGINSTANDHALTUNG

Jedem Fahrzeug in Europa muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen werden, die Entity in Charge of Maintenance (ECM). Welche Stelle das ist, wird im nationalen Fahrzeugeinstellungsregister vermerkt. Die ECM muss gewährleisten, dass das Fahrzeug sich jederzeit in einem sicheren Betriebszustand befindet. In der Regel übernimmt diese Aufgabe der Halter oder das Verkehrsunternehmen selbst; die Verantwortung kann aber auch auf eine andere Stelle übertragen werden, die über entsprechende Sachkunde verfügt.

Soweit es Güterwagen betrifft, verlangen die europäischen Richtlinien zudem eine Zertifizierung der ECM. Wer als für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle tätig werden will, bedarf darum einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. In Deutschland ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Zertifizierungsstelle für die Erteilung entsprechender Bescheinigungen zuständig.

Nach dem Gesetz muss der Antragsteller nachweisen, dass er ein Instandhaltungssystem eingerichtet hat, das die europarechtlichen Anforderungen erfüllt. Das EBA hat zu diesen Anforderungen und zum Ablauf des Verwaltungsverfahrens einen Leitfaden erstellt, der auf der EBA-Internetseite zum Download bereitsteht.

DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE

Im Berichtszeitraum hat das EBA etwa 2.700 (2011: 3.750) Beschwerdefälle bearbeitet. Bemängelt wurde insbesondere die Bearbeitung von Entschädigungs- und Erstattungsanträgen wegen unberechtigter Ablehnung, unzureichender Begründung, fehlerhafter Berechnung und nicht fristgerechter Bearbeitung. Weitere häufige Beschwerdegründe waren falsche oder mangelnde Informationen bei Verkaufsgesprächen und unberechtigte Fahrpreisnacherhebungen.

Die Mitarbeiter des EBA haben sich außerdem in ca. 900 Vor-Ort-Prüfungen ein Bild davon gemacht, wie weit Eisenbahnunternehmen ihren gesetzlichen Pflichten aus der Fahrgastrechteverordnung nachkommen.



AKTION „GÜNSTIGSTER FAHRPREIS“:

Die Deutsche Bahn (DB AG) hat nach bundesweiten Aktionen des EBA ihre Verkaufspraxis verbessert: Nach der Verordnung (EG) 1371/2007 muss der Bahnkunde auf Anfrage über den günstigsten Fahrpreis informiert werden. EBA-Mitarbeiter haben in Reisezentren und Reisebüros überprüft, ob diese Verpflichtung auch erfüllt wird. Dabei fiel auf, dass es häufig Verbesserungsbedarf gab; die DB AG hat die Kritik aufgegriffen.

PROBLEM „VERBUNDGRENZE“:

Eine Praxis der DB AGn wurde vom EBA beanstandet und befindet sich zur Zeit in gerichtlicher Überprüfung: Viele Reisende im Nahverkehr haben eine Zeitfahrkarte für einen Verkehrsverbund, z.B. ein Studententicket oder Jobticket, und möchten in einen anderen Verbund hineinfahren. Die DB AG besteht in diesen Fällen darauf, dass die vorab gekaufte Fahrkarte für den anderen Verbund erst an

der Verbundgrenze abgestempelt wird – und nicht bereits beim Einsteigen in den Zug. In Fällen, in denen Reisende einen durchgehenden Zug nutzen, führt dies dazu, dass die Reisenden aus diesem Zug mitsamt Gepäck aussteigen müssen, um ihr Ticket zu stempeln – und der Zug in der Zeit ohne sie weiterfährt.

AUFZÜGE AN BAHNHÖFEN:

Für mobilitätseingeschränkte Reisende hat das EBA eine kostenlose und verbesserte Reiseberatung bei den DB Verkaufsstellen und den DB Informationen erreicht. Zudem wurde darauf hingewirkt, dass die DB AG die barrierefreien Zugang von Bahnhöfen verbessert, indem sie ihrer rechtlichen Verpflichtung zur korrekten Information über das Vorhandensein und die Funktionstüchtigkeit von Aufzügen in Bahnhöfen in stärkerem Umfang als bisher nachkommt. Denn die europäische Fahrgastrechteverordnung 1371/2007 stärkt auch die Rechte mobil eingeschränkter Personen. Etwa soll ihnen, insbe-



sondere nach angemeldetem Bedarf, in den Zug geholfen werden. Außerdem besteht die Verpflichtung, über die Zugänglichkeit zu den Eisenbahnverkehrsdiensten zutreffend zu informieren.

REISENDENINFORMATION:

Das EBA ist schon lange mit der DB im Gespräch, was die Art und Weise angeht, mit der Reisende auf Bahnhöfen informiert wer-

den. Gerade an kleineren Stationen veröffentlicht die Bahn üblicherweise nur eine Telefonnummer, die der Fahrgast nutzen soll, wenn sein Zug nicht oder zu spät kommt. Das entspricht jedoch nicht den gesetzlichen Bestimmungen, nach denen Fahrgäste „aktiv“ zu informieren sind – d.h. etwa mittels Durchsagen, Zugzielanzeiger oder Dynamischem Schriftanzeiger (DSA). Diese Praxis wurde vom EBA beanstandet und befindet sich in gerichtlicher Überprüfung.

FAHRGASTRECHTE

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht für die bundeseigenen Eisenbahnen die Fahrgastrechte und die Einhaltung der Fernverkehrs-Tarife. Seit dem 18.12.2012 ist es auch für die Einhaltung und Durchsetzung der Fahrgastrechte im Schiffsverkehr (EU-VO 1177/2010) und seit Sommer 2013 für die Einhaltung und Durchsetzung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (EU-VO 181/2011) zuständig.

Das EBA unterstützt Reisende dabei, ihre Rechte nach den EU-Fahrgastrechte-Verordnungen geltend zu machen. Am Bürgertelefon Fahrgastrechte erhalten Sie unter der Rufnummer 0228/30795400 kostenfreie und kompetente Beratung. Die Kontaktdaten und weitere Informationen zu den Fahrgastrechten finden Sie unter www.eba.bund.de/fahrgastrechte.



NICHTRAUCHERSCHUTZ

Eine weitere, in der Öffentlichkeit allerdings wenig bekannte Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) ist die Verfolgung und Ahndung von Verstößen gegen das Bundesnichtraucherschutzgesetz. Das EBA ist Verfolgungsbehörde für Zuwiderhandlungen,

die in bundeseigenen Bahnhöfen bundeseigener Bahnen oder in auf bundeseigener Infrastruktur verkehrenden Zügen begangen werden. 2012 hat das EBA insgesamt 2.647 Verstöße verfolgt.

AKTIVE KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG

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

Dafür hat das Eisenbahn-Bundesamt zentral das Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung eingerichtet, das mittels besonderer eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Berechnungsverfahren die Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen auf die Kapazität und Qualität des Netzes, aber auch auf den geplanten Verkehr ermitteln kann. Damit die Öffentlichkeit über geplante ggf. kapazitätsvermindernde Maßnahmen rechtzeitig informiert wird, veröffentlicht das Eisenbahn-Bundesamt beantragte Baumaßnahmen mit einer schematischen Skizze auf seiner Website. So können sich Bürger, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Organisationen, auch außerhalb der gesetzlich vorgesehenen Veröffentlichungs- und Beteiligungsverfahren, informieren und ihre Einwände bei dem genannten Ansprechpartner anbringen. Insgesamt hat dies dazu beigetragen, dass das Eisenbahn-Bundes-

amt geplante Maßnahmen im Schienennetz noch besser bewerten und unerwünschte Auswirkungen verhindern kann.

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

Kapazitätsreduzierungen, etwa durch die Sperrung von Hauptgleisen auf der Strecke oder in den Bahnhöfen, durch Gleisrückbau oder -umbau sowie durch betriebliche Maßnahmen sind ohne Genehmigung nur in geringfügigem Umfang zulässig, wenn diese 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 2012 nur noch in zwei Fällen vor. Das

EBA hat daher 2012 den Fokus auf Nutzungsbeeinträchtigungen einzelner Hauptgleise in den Bahnhöfen gelegt. Das Ergebnis: Bundesweit sind etwa 400 Einzelfälle von Nutzungseinschränkungen zu überprüfen. 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. 2012 hat das Projekt neun Verfahren zu diesen anderweitigen Kapazitätsreduzierungen geführt.

Im Berichtsjahr hat die DB Netz AG nur einen Antrag auf Genehmigung einer Kapazitätsreduzierung und sechs Anträge auf Genehmigung der Stilllegung von Strecken beim EBA gestellt. Die Stilllegung von Strecken ist, wie die Einstellung des Betriebes 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.

Viele private Firmen verfügen über eigene Eisenbahngleise, die ihr Werk mit dem Schienennetz der DB Netz AG verbinden, und es ihr ermöglichen, Material und Güter über die Schiene an- und abzutransportieren. Diese Gleisanschlüsse sind nicht nur für die Firmen, sondern auch für den Eisenbahngüterverkehr insgesamt von großer Bedeutung. Wenn sich die Firmen mit der DB Netz AG nicht über die Bedingungen des Anschlusses der Gleise an das Schienennetz einigen können, entscheidet auf Antrag das Eisenbahn-Bundesamt als eine Art Schlichter. So hat die Behörde 2012 entschieden, dass die DB Netz AG sich, wenn der Gleisanschluss für sie selbst vorteilhaft ist und sie den Verschleiß der Anschlussweiche mitverursacht, an den hohen Kosten der Vorhaltung der Weiche beteiligen muss. Die DB Netz AG lässt diese richtungsweisende Entscheidung gerichtlich prüfen.



DER NETZBEIRAT

Der Netzbeirat besteht seit 2006. Ihm gehören Vertreter oder Beauftragte von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der für den Nahverkehr zuständigen Organisationen der Bundesländer an. Alle drei Jahre wählt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Mitglieder des Netzbeirates aus. Das Gremium berät die DB Netz AG bei der Entwicklung des Schienennetzes. In der Vergangenheit hat es eine Reihe von Empfehlungen abgegeben – zum Beispiel zu den Themen Lärmvermeidung, Infrastrukturfinanzierung und Umgang mit Kapazitätsengpässen – und damit Impulse für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur gesetzt.

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. Im Netzbeirat sind alle Fragen in Bezug auf die Größe, die Kapazität und die Standards des Netzes, insbesondere Planungen von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen zu besprechen. Die DB Netz AG muss deshalb den Netzbeirat über alle strategischen und strukturellen Planungen unterrichten. Der Vorstand des Betreibers der Schienenwege muss die Empfehlungen des Netzbeirates zum Gegenstand seiner Beratungen machen. Das EBA wacht darüber, dass die Empfehlungen des Netzbeirates in den Beratungen des Vorstands der DB Netz AG berücksichtigt werden.

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. Das EBA hat ein Veto-recht gegen die Betriebseinstellung und beteiligt bei der Prüfung die öffentlichen Träger des regionalen Schienenpersonen-nahverkehrs, die sich um den dauerhaften Erhalt von Bahnhöfen und Haltepunkten bemühen. Zum Fahrplanwechsel 2012 hat die DB Station & Service AG 63 Stationen eingestellt, sich aber verpflichtet, diese bei Bedarf wieder zu betreiben.



PLANFESTSTELLUNG

Soll eine Eisenbahnbetriebsanlage errichtet oder geändert werden, 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 etwa entschieden werden, ob das Vorhaben technisch machbar ist, ob die geplante Ausführung den gelten-

den Sicherheitsstandards entspricht, ob das Vorhaben private oder öffentliche Interessen berührt und wie diese in der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Die Planfeststellung ist in erster Linie eine Raumnutzungsentscheidung.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bun-

des. Das EBA plant dabei selbst keine Bauvorhaben und führt diese auch nicht durch, sondern entscheidet auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Vorhabenträgers, über die Zulässigkeit der Planungen. In den Händen des Vorhabenträgers liegt auch die Steuerung und Koordination des Bauvorhabens – inklusive Terminplanung.

Bevor das EBA einen Planfeststellungsbeschluss erlässt, führt die dafür zuständige Landesbehörde eigenständig ein Anhörungsverfahren durch. Zu diesem Zweck veranlasst die Anhörungsbehörde, dass die Planunterlagen in den vom Vorhaben betroffenen Gemeinden ausgelegt werden. Dadurch erhält jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Gelegenheit, Einwendungen gegen den ausgelegten Plan zu erheben. Im Übrigen fordert die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange (Behörden und andere Stellen) zur Stellungnahme auf. Die Anhörungsbehörde kann des Weiteren einen Erörterungstermin durchführen, in dem 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, welche Anhörungsbehörde und Vorhabenträgerin erstellen bzw. übersenden, stellt das EBA die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle

von ihm berührten öffentlichen Belange fest. Aufgabe der Behörde ist es, die betroffenen Belange in einem einheitlichen und umfassenden Akt durch Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen miteinander und gegeneinander 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 für den jeweils betroffenen Abschnitt 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 Verfahrensvor-

schriften beeinflusst. Der Einfluss des EBA auf die Verfahrensdauer ist eingeschränkt und wird durch die gesetzlichen Fristen geprägt. Nur rund 12 % der Laufzeit eines Verfahrens kann das EBA selbst gestalten. Das EBA hat durch Erlass der Planfeststellungsrichtlinien und des Umweltschadenswege zur Strukturierung des Verfahrens auf der gesetzlichen Grundlage im AEG und VwVfG aufgezeigt. Um die Möglichkeiten einer weiteren Optimierung der Planfeststellungsverfahren auszuloten, untersucht das EBA in Zusammenarbeit mit der DB AG und dem BMVBS derzeit Verfahrensabläufe von Infrastrukturvorhaben. Das Ergebnis wird in einem „Handbuch Infrastruktur“ zusammengestellt.

» Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2011	2012
Planfeststellung	112	109
Plangenehmigung	870	787
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	306	283
Planänderung	158	159

BAUAUFSICHT

Das Eisenbahn-Bundesamt (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 Inbetriebnahme- oder Nutzungsgenehmigung 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 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 ihren Bestimmungszweck verwendbar sein. Eine Form des Verwendungsnachweises im Eisenbahnbau ist die Zulassung eisenbahnspezifischer Produkte durch das EBA. Die Anforderungen an die Verwendbarkeit sind in den „Eisenbahnspezifischen Bauregellisten“ (EBRL) festgelegt. Auch hier wird in Analogie zu einem bewährten, allgemein anerkannten Instrumentarium – der vom Deutschen Institut für Bautechnik (DIBt) herausgegebenen Bauregelliste – verfahren.

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.

PROJEKT „ÜBERLANGE GÜTERZÜGE“

Auf der Strecke zwischen dem dänischen Padborg und Maschen in Niedersachsen dürfen seit 2012 Güterzüge mit einer Länge von bis zu 835 Metern im Regelbetrieb verkehren. Dafür hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) grünes Licht gegeben, nachdem die DB Netz AG in einem umfangreichen Projekt nachgewiesen hatte, dass die so genannten Überlangen Güterzüge mit der gleichen Sicherheit unterwegs sind wie Güterzüge mit der bisher maximal zugelassenen Gesamtlänge von 740 Metern. In das Projekt der Bahn hatte das EBA seine Erfahrungen begleitend eingebracht. Die Bahn hat Infrastruktur, Fahrzeuge und Betriebsabläufe auf der Strecke entsprechend angepasst.

Die zulässige Zuglänge auszuweiten hat verschiedenen Vorteile: So soll etwa die Transportkapazität für Güter auf der Schiene gesteigert werden. Zudem wird erwartet, dass die Nutzung der Infrastruktur flexibler und manch ein kostspieliger Ausbau verzichtbar wird. Die Strecke von Padborg über Flensburg und Elmshorn nach Maschen wurde ausgesucht, da auf ihr nach dem Bundesverkehrswegeplan eine nachhaltige Erhöhung der Verkehrsleistung prognostiziert wird. Die Zugzahl indes lässt sich auf dem Abschnitt Elmshorn – Hamburg aus kapazitiven Gründen nicht signifikant erhöhen. In Dänemark sind die langen Güterzüge bereits im Einsatz; nun ist es nicht mehr notwendig, sie vor der deutschen Grenze zu verkürzen, indem man Fahrzeuge abhängt.

Bevor sie den Betrieb aufnehmen konnte, hat die Bahn unter anderem nachweisen müssen, dass sich weder für andere Züge noch für andere Verkehrsteilnehmer durch den Betrieb der extralangen Züge ein höheres Risiko ergeben wird. Auch musste die Bahn nicht nur betriebliche Regelungen anpassen, sondern auf der Strecke einige wichtige Änderungen an der Infrastruktur vornehmen. So hat sie etwa Überholgleise mit ausreichenden Nutzlängen für die Langzüge geschaffen, Achszähler ausgetauscht und Bahnübergänge nachgerüstet.

Ob eine Strecke für den Betrieb Überlanger Güterzüge geeignet ist und welche Infrastrukturanpassungen möglicherweise vorab erforderlich sind, muss jeweils im Einzelfall geprüft und entschieden werden. Für weitere Strecken, auf denen Überlange Güterzüge fahren sollen, müsste die Bahn erneute Sicherheitsbetrachtungen anstellen.

Bestrebungen, Züge zu verlängern, gibt es auch in anderen europäischen Ländern. In Frankreich fahren seit Dezember 2011 Züge mit einer Gesamtlänge von 850 m zwischen Le Boulou (nahe der spanischen Grenze) und Bettembourg (Luxemburg). Weitere Projekte dieser Art gibt es aktuell u.a. in der Schweiz, Belgien und den Niederlanden.

FACHSTELLE UMWELT

Die Sensibilität für Umweltfragen ist in den letzten Jahrzehnten deutlich gestiegen. Das gilt besonders für Themen, die unmittelbar die Gesundheit des Menschen berühren, wie Lärm, Erschütterungen, Staub und andere Emissionen. Aber auch der Schutz von Natur und Landschaft hat an Bedeutung gewonnen. Darauf reagieren Gesetzgeber und Rechtsprechung mit einem Regelungsgeflecht, das zunehmend komplexer wird und nur noch für Fachleute durchschaubar ist.

Diese Entwicklung geht auch am Neubau und Ausbau von Schienenwegen und sonstigen Bahn-Betriebsanlagen nicht spurlos vorüber. In den Genehmigungsverfahren bestehen die Anträge daher manchmal bereits zu mehr als der Hälfte aus Umweltgutachten.

Die Fachstelle Umwelt erläutert im „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung so-

wie für Magnetschwebebahnen“ die rechtlichen Grundlagen sowie die Anforderungen an verschiedene Gutachten. Dadurch soll die Qualität der eingereichten Unterlagen so verbessert werden, dass sie ohne Beanstandungen im weiteren Verfahren verwendet werden können. Die regelmäßige Aktualisierung aller Teile des Umweltleitfadens erlaubt es, mit der hohen Taktzahl der gesetzlichen Änderungen und der relevanten Gerichtsurteile Schritt zu halten.

Gerade sind zwei neue Teile des Umweltleitfadens erschienen: Teil VI fasst alle Informationen zum Thema Schallemissionen zusammen, die bei der Planung und im Genehmigungsverfahren für Bahnanlagen zu beachten sind. Auch Betroffene, Kommunen und Ingenieurbüros erhalten darin einen ersten Überblick über die geltenden Vorschriften.



Mit dem ebenfalls neuen Teil VII des Umweltleitfadens wird erstmals die umweltfachliche Bauüberwachung bzw. die ökologische Baubegleitung durch den Verkehrsträger strukturiert. In Planfeststellungsbeschlüssen wird dieses Instrument eingesetzt, um die Wirksamkeit von Schutzmaßnahmen sicher zu stellen. Eine verbindliche Definition der umweltfachlichen Bauüberwachung fehlte bisher. Im neuen Umweltleitfaden werden die erforderliche Qualifikation, das Aufgabenprogramm sowie das Berichtswesen beschrieben und hierdurch Maßstäbe gesetzt, die über den Eisenbahnsektor hinaus wahrgenommen werden.

Die Fachstelle Umwelt berät die Mitarbeiter des EBA im Bereich Planfeststellung bei besonders anspruchsvollen Vorhaben und speziellen Verfahren, wie z.B. bei grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfungen oder bei der Beteiligung der Europäischen Kommission im Falle der Beeinträchtigung von Naturschutzgebieten mit europäischer Bedeutung.

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 des Jahres dar, das ihrer Erstellung vorangegangen ist.

Für die bundesweite Lärmkartierung entlang des großen Bahnstreckennetzes in Deutschland sind umfangreiche Erhebun-

Darüber hinaus ist die Fachstelle Umwelt im Eisenbahn-Bundesamt der zentrale Ansprechpartner für bestimmte Sonderfragen aus dem Umweltbereich, die nicht unmittelbar mit der Planfeststellung verbunden sind. Ein solches Thema ist etwa die Anpassung an den Klimawandel. Die Fachstelle Umwelt hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Hinblick auf den Aktionsplan der Bundesregierung umfassend beraten. Der Aktionsplan listet alle Handlungen auf, mit denen die Infrastruktur in Deutschland auch unter den veränderten klimatischen Bedingungen im Verlauf dieses Jahrhunderts erhalten werden kann. Die Fachstelle Umwelt verfolgt die Anpassungsstrategie auch nach der Fertigstellung des Aktionsplans weiter und kooperiert zur Umsetzung der Aufgaben aus dem Aktionsplan u.a. mit der DB AG, dem Deutschen Wetterdienst, der Bundesanstalt für Straßenwesen und mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde.

gen, die Vorbereitung der Grundlagendaten für die Lärmberechnung und der Aufbau einer für die Lärmkartierung geeigneten IT-Systemlandschaft erforderlich.

Derzeit arbeitet das Eisenbahn-Bundesamt an der zweiten Stufe der Lärmkartierung für Schienenwege. Die erste Stufe ist bereits abgeschlossen, die Ergebnisse und weitere Informationen – etwa zu den Berechnungsmethoden für Lärm – finden Sie auf unserer Homepage.

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. Das entspricht ca. 14.800 km Gleislage.

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. Erwartet wird ein Anstieg des Kartierungsumfangs auf ca. 16.500 Streckenkilometer.

An die Ergebnisse der Lärmkartierung knüpfen sich aber keine unmittelbaren Rechtsfolgen. Für den Verkehrsträger Schiene heißt das, dass laufende Projekte zur Lärmminde- rung unberührt bleiben. Die Ergebnisse der Kartierung wirken sich ebenso wenig auf die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen aus wie auf die Planfeststellung bei Neu- und Ausbauprojekten, im Rahmen derer unter anderem über Maßnahmen zur Lärmvorsorge entschieden wird.

Lärmaktionsplanung

Die Kartierung ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Diese wird bis 2015 von den nach Landesrecht zuständigen Behörden bzw. Kommunen durchgeführt. Vom 1. Januar 2015 an wird das Eisenbahn-Bundesamt 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 geht aus dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hervor, das 2013 verabschiedet wurde.

Durch Lärmaktionspläne sollen in den Gebieten, die sich bei der Kartierung als besonders belastet herausgestellt haben, Lärmauswirkungen geregelt und ruhige Gebiete vor Lärmzuwachs geschützt werden. Lärmaktionspläne enthalten darum Ziele, Strategien und konkrete Maßnahmen zur Lärmminde- rung und legen Prioritäten für deren Umsetzung fest. Sie müssen – wie die Lärmkartierung – alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.

In Lärmaktionsplänen werden Prognose-Lärmberechnungen für die geplanten Maßnahmen vor deren Realisierung durchgeführt. So soll frühzeitig kontrolliert werden, ob die lärmminde- rende Wirkung der geplanten Maßnahmen ausreicht.

Der Lärmaktionsplan enthält keine Grenzwerte, die verpflichtend einzuhalten wären. Auch können aus Lärmaktionsplänen in der Regel keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durch- setzung von Maßnahmen abgeleitet werden.

LÄRMSCHUTZ

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

Auch an bestehenden Eisenbahnstrecken kann Schallschutz erfolgen. Die Lärmsanierung ist dabei eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Dennoch unternimmt der Bund erhebliche finanzielle Anstrengungen, indem er jährlich 100 Millionen Euro an Haushaltsmitteln für den Bau von Lärmschutzwänden (aktiver Lärmschutz) und Zuschüsse zum Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) zur Verfügung stellt.

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. Dabei 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. Die Vergabe von Fördermitteln unmittelbar an Privatpersonen ist nicht vorge-

sehen. Mit der operativen Gesamtprojektleitung ist die DB ProjektBau GmbH beauftragt.

Den Umfang der Lärmsanierungsmaßnahme bestimmt ein Gutachter. Dieser berechnet die Beurteilungspegel unter anderem auf Grundlage einer Verkehrsprognose und der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV). 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.

LEISE GÜTERWAGEN

Seit dem Fahrplanwechsel zum 09.12.2012 bezuschusst der Bund auch die Umrüstung von Güterwagen auf eine zugelassene lärm mindernde Technik, insbesondere LL-Sohlen an Stelle von Graugussbremsen. Dies geschieht im Rahmen eines lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen des Bundes und wird auch aus dem Haushaltstitel für die Lärmsanierung finanziert. Für die rund 180.000 für eine Förderung in Betracht kommenden Güterwagen sollen bis zum Jahr 2021 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 Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen. Ziel ist es, die Lärmbelastung bis zum Jahr 2020 um 50% zu reduzieren.

» Ausgezahlte Mittel im Rahmen der Lärmsanierung [in Mio. Euro]:

	2011	2012
Lärmsanierung	91	95

Weitere Informationen zum Thema Lärmschutz Schiene finden sich auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): <http://www.bmvbs.de>

FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

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

Der überwiegende Teil der Bundesmittel wird auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) gewährt. In der Regel handelt es sich um nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse. Zur Finanzierung der Investitionen nach dem BSWAG schließt der Bund öffentlich-rechtliche Verträge, so genannte Finanzierungsvereinbarungen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragen beim EBA den Abschluss einer solchen Finanzierungsvereinbarung, das EBA spricht dem BMVBS nach Prüfung des Antrags dann eine Empfehlung aus. Auf der Grundlage der Empfehlung wird im Allgemeinen die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem BMVBS und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) umfasst die Bundesfinanzierung beispielsweise bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Als Bewilligungsbehörde prüft das EBA im Rahmen der Antragsprüfung die Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der beantragten Planung. Bei der Verwen-

dungsprüfung kontrolliert es dann, ob die vom Empfänger in Anspruch genommenen Bundesmittel tatsächlich entsprechend der Genehmigung im Rahmen der finanziellen Baufreigabe eingesetzt wurden. Wenn Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet wurden, werden sie vom Zuwendungsempfänger mit Zinsen zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Von 2008 bis 2012 sind im Jahresdurchschnitt rund 3 % der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGS-VEREINBARUNG

Etwas anders sieht es bei Bundeszuschüssen für die Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz aus, die im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) gezahlt werden. Seit dem Eintritt in dieses Verfahren 2009 bezuschusst der Bund die Ersatzinvestitionen seiner drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) jährlich mit 2,5 Mrd. Euro. Im Gegenzug verpflichten sich die Unternehmen, einen Mindestinstandhaltungsbeitrag zu leisten, einen Eigenbeitrag für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen und ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten.

Der Zustand der Infrastruktur wird anhand von Qualitätskennzahlen gemessen, für die es Zielvorgaben in der Vereinbarung gibt. Die Entwicklung des Zustandes der Schienenwege wird durch einen von der Deutschen Bahn AG jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwick-



lungsbericht (IZB) dokumentiert. Das EBA prüft die Angaben des IZB daraufhin, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV erfüllt haben. Hierbei spielt die Prüfung, ob die Zielwerte für die Qualitätskennzahlen erreicht wurden, eine herausragende Rolle.

Darüber hinaus begleitet das EBA die Tätigkeit eines vom Bund bestellten Infrastrukturwirtschaftsprüfers, der prüft und testiert, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Verpflichtungen zum Mindestersatzinvestitionsvolumen und Mindestinstandhaltungsvolumen erfüllt haben.

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

	2011	2012
Bewirtschaftete Haushaltsmittel EBA*	4.475	4.099
* davon		
– LuFV-Mittel	2.500	2.500
– Konjunkturpaket I und II	672	0

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 Bausträger.

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 des KV. Der KV spielt im Bereich des Güterverkehrs eine wichtige Rolle für eine integrierte Verkehrspolitik; er unterstützt insofern das Ziel des Bundes, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker in die Logistikkette einzubeziehen und eine weitere Verlagerung von Anteilen des Güter-

verkehrs 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 2012 wurden im Bereich Schiene Fördermittel von insgesamt 519 Mio. Euro für insgesamt 46 Anlagen (teilweise in mehreren Baustufen und damit in 71 Baumaßnahmen) bewilligt. Die Förderung bewirkt eine Jahresumschlagkapazität von ca. 3,8 Mio. Ladeeinheiten.

GLEISANSCHLÜSSE

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 ergehen als nicht rück-

zahlbare Zuschüsse in Höhe von maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Das EBA ist die zuständige Bewilligungsbehörde für Anträge auf Gleisanschlussförderung. Das EBA hat seit Laufzeitbeginn der Förderrichtlinie bis Ende 2012 bislang 119 Anträge mit einer Fördersumme von insgesamt 85,3 Mio. € positiv beschieden. Im Jahr 2012 wurden 17 Gleisanschlüsse mit 14,3 Mio. € gefördert.

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

	2010	2011	2012
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	29	41	40
Gleisanschlüsse	6	15	14

UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE

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

Unabhängig davon, ob die EUB sich im Einzelfall einschaltet, müssen die Unternehmen selbst gefährliche Ereignisse im Eisenbahn-

betrieb melden, untersuchen, auswerten und entsprechende Korrektur- und Vorbeugungsmaßnahmen einleiten. Das ergibt sich aus der Vorschrift im AEG, nach der die Unternehmen einen sicheren Eisenbahnbetrieb gewährleisten müssen.

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

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



DAS EISENBAHN- BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER

Beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) waren Ende 2012 1.180 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 901 Beamtinnen und Beamte, 261 Tarifbeschäftigte, zwölf Auszubildende (davon acht weibliche und vier männliche Auszubildende) und sechs Anwärterinnen und Anwärter für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst.

AUSBILDUNG

Das EBA plant, das Ausbildungsangebot in den nächsten Jahren deutlich zu erweitern. Ziel ist, den Bedarf, der durch die Altersentwicklung entstehen wird, in vielen Bereichen mit eigenen Auszubildenden zu decken.

Angeboten werden Laufbahnausbildungen für den höheren und gehobenen technischen Verwaltungsdienst sowie die Ausbildung zur/zum Fachangestellten für Bürokommunikation. Das Amt ist bundesweit die einzige Ausbildungsstelle, die eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst „Bahnwesen“ durchführt. Dieses Ausbildungsangebot nutzen auch andere im Eisenbahnbereich tätige Bundes- und Landeseinrichtungen.

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

tungsdienst Bahnwesen in der Laufbahn des gehobenen technischen Verwaltungsdienstes fungiert das EBA als Prüfungsamt und koordiniert die Ausbildung.

Das erfolgreiche Durchlaufen des Vorbereitungsdienstes für den höheren Dienst (Referendariat), für den ein Master- oder TH/TU-Studienabschluss vorausgesetzt wird, ist durch Bestehen der 2. Staatsprüfung nachzuweisen. Damit erwerben die Absolventinnen und Absolventen die Qualifikation für hochwertige Referententätigkeiten oder Dienstposten im Führungs- und Leitungsbereich. In Verbindung mit zusätzlichen praktischen Erfahrungen kann etwa die Funktion der Eisenbahnbetriebsleitung übernommen werden. Im fachspezifischen Vorbereitungsdienst Bahnwesen in der Laufbahn des höheren technischen Verwaltungsdienstes koordiniert das EBA die Ausbildung. Die Prüfungen zur 2. Staatsprüfung werden vom Oberprüfungsamt der Bundesverkehrsverwaltung abgenommen.

Die Laufbahnausbildung bietet das EBA seit 1999 an. Seitdem hat es insgesamt 658 Bewerbungen für die Anwärterausbildung und 413 für die Ausbildung im höheren technischen Dienst gegeben, eingestellt und ausgebildet wurden 77 Frauen und Männer im gehobenen und 43 im höheren Dienst.

Das EBA hat die Ausbildung in den vergangenen Jahren qualitativ weiterentwickelt und begleitet seine Auszubildenden sehr intensiv. Aufgrund guter Schulnoten und guter Ergebnisse in der Zwischenprüfung konnte eine

Auszubildende ihre Ausbildung in dem Beruf „Fachangestellte für Bürokommunikation“ um ein halbes Jahr verkürzen; sie hat im Februar 2012 ihre Abschlussprüfung mit gutem Erfolg abgelegt. Vier Auszubildende haben die Abschlussprüfung im Sommer 2012 bestanden.

Im Jahr 2012 haben das EBA insgesamt 114 Bewerbungen für ein Praktikum beziehungsweise eine Ausbildungsstation im Rahmen eines Referendariates erreicht. 41 Bewerberinnen und Bewerber konnten im Berichtsjahr beim EBA ein Praktikum oder eine Ausbildungsstation absolvieren.

» Ausbildung im Eisenbahn-Bundesamt:

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

FORTBILDUNG

Die im Haushaltsjahr 2012 zugewiesenen Mittel für die Fort- und Weiterbildung wurden hauptsächlich dazu genutzt, die Beschäftigten der Fachabteilungen in technischen und verfahrenstechnischen Fragen fortzubilden. Zudem hat das EBA das Angebot von Sprachtrainings – vor allem Englisch – im eigenen Haus deutlich ausgeweitet und damit auf die zunehmende Internationalisierung des Verkehrsträgers Schiene reagiert. Der dritte Fortbildungsschwerpunkt im Berichtszeitraum lag auf der Weiterentwicklung sozialer Kompetenzen insbesondere der Führungskräfte. Die Nachfrage nach Fortbildungen steigt im EBA; das Amt und seine Beschäftig-

ten sind bemüht, noch mehr als bisher die Seminarangebote der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF) und der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung (BAköV) zu nutzen, um den Bedarf zu decken.

GESUNDHEITSMANAGEMENT

Nicht nur Fort- und Weiterbildung und betrieblicher Arbeitsschutz sind wichtige Bestandteile der Personalbetreuung. Auch das Betriebliche Gesundheitsmanagement spielt eine große Rolle. Zur Angebotspalette gehören regelmäßige Gesundheitstage, Seminare im Gesundheitsbereich, das Rückentraining für die Beschäftigten und weitere Aktionen.



Im Berichtsjahr haben die Ergebnisse der ersten Mitarbeiterbefragung im Betrieblichen Gesundheitsmanagement vorgelegen. Die Teilnahme an der Umfrage, die das EBA in Zusammenarbeit mit der Unfallkasse des Bundes gestartet hatte, war anonym und freiwillig, die Beteiligung lag bei gut 52 Prozent. Die Erkenntnisse aus der Befragung helfen unter anderem dabei, Maßnahmen zur Erhaltung und Förderung der Gesundheit – wie etwa Seminare und Vorträge zu verschiedenen Gesundheitsthemen – noch gezielter zu planen.

Die Umfrage hat gezeigt: Großen Einfluss auf Arbeitszufriedenheit und Gesundheit der Beschäftigten hat die Vereinbarkeit der Arbeit mit dem Privatleben. Diesen wichtigen

Aspekt fördert die Behörde im Rahmen der gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Möglichkeiten: Dazu gehören u.a. eine zeitgemäße gleitende Arbeitszeit, individuelle Teilzeitvereinbarungen und ein Kontingent von Telearbeitsplätzen.

Viele Möglichkeiten, die Arbeitszeit flexibel zu gestalten, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, ein umfangreiches Ausbildungsangebot, ein ausgeprägtes Gesundheitsmanagement und darüber hinaus ein sicherer Arbeitsplatz im öffentlichen Dienst mit anspruchsvollen, interdisziplinär zu lösenden Aufgaben, machen das EBA zu einem attraktiven Arbeitgeber.

EBA-INTERN



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

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

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

	2010	2011	2012
Einnahmen	37,4	33,7	27,9
Ausgaben	70,6	72,6	74,8

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

Redaktion

Heike Schmidt
Moritz Huckebrink

Gestaltung

artwork factory, Köln

Bildnachweis

Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild

Titel (mattbuck4950, flickr.com), S. 6 (Axel Hartmann), S. 8 (Roland Horn), S. 11 (Max Lautenschläger), S. 14/15 (Manfred Rinderspacher), S. 17 (Jet-Foto Kranert), S. 18 (Wolfgang Klee), S. 20/21 (Kerstin Krant, pixelio.de), S. 22 (Bartłomiej Banaszak), S. 24 (Jet-Foto Kranert), S. 26 (Bartłomiej Banaszak), S. 28 (Uwe Miethe), S. 31 (Max Lautenschläger), S. 36 (Frank Kniestedt), S. 38 (Roland Horn), S. 41 (Bartłomiej Banaszak), S. 42 (Bartłomiej Banaszak)

flickr.com

S. 5 (Darkroom Daze)

Druck

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Stand

November 2013

Kontakt

Telefon: 0228 9826-0

Telefax: 0228 9826-199

E-Mail: poststelle@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de