




Eisenbahn-Bundesamt



EBA-JAHRESBERICHT 2015/2016





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
PLANFESTSTELLUNG	10
KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG	16
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR	18
FAHRZEUGE	22
ÜBERWACHUNG	26
GEFÄHRLICHE GÜTER	28
UMWELT	31
DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE	34
DAS EBA IN EUROPA	38
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER	40
STANDORTE UND KONTAKTE	46



Liebe Leserinnen und Leser,

der Schienenverkehr spielt eine wichtige Rolle für den Standort Deutschland und dessen wirtschaftliches Wachstum. Auch wenn die Schiene ein vergleichsweise umweltfreundlicher Verkehrsträger ist, so ist ihre Benutzung nicht nebenwirkungsfrei. Denn mehr Verkehr bedeutet auch hier: mehr Lärm. Zur Bekämpfung von Schienenlärm hat der Bund bereits zahlreiche Initiativen angestoßen und auch die Europäische Union sieht in ihrer Umgebungslärmrichtlinie verschiedene Instrumente dazu vor. Eines ist die regelmäßige Erstellung von Lärmaktionsplänen, die unter anderem Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung enthalten. 2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nach umfangreicher Beteiligung der Öffentlichkeit den ersten bundesweiten Pilot-Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes veröffentlicht. Er bietet eine Informationsbasis für Bürgerinnen und Bürger und eine Planungsgrundlage für Entscheidungsträger.

Neue Aufgaben haben die Arbeit des EBA in der Berichtsperiode geprägt und werden das auch weiterhin tun. Mit der Einrichtung des Bereiches Ressortforschung im EBA haben wir beispielsweise den Grundstein gelegt, auf dem künftig die Eisenbahnforschung hierzulande aufgebaut werden kann. Es geht darum, das umfangreiche Wissen auf dem Gebiet zu bündeln und nutzbar zu machen. Als Stelle ohne eigene wirtschaftliche Interessen verfügt das EBA dabei über gute Voraussetzungen für effektiven Wissenstransfer.

Auch im Rahmen bereits beim EBA etablierter Aufgaben ergeben sich immer wieder neue Herausforderungen – etwa durch technologischen Fortschritt oder europäische Harmonisierung. Wir wollen uns als nationale Aufsichtsbehörde stetig weiterentwickeln und unseren Beitrag dazu leisten, den nationalen und auch europäischen Schienensektor zu stärken. Der vorliegende Jahresbericht soll über unsere Aktivitäten informieren.

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. Dem EBA organisatorisch zugeordnet sind 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 Schienen-

infrastruktur, die Eisenbahnaufsicht und die Bewilligung von Fördermitteln, die der Bund für Investitionen 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 300 Mitarbeiter beschäftigt. Rund 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]

	2013	2014	2015
Einnahmen	29,7	28,1	32,3
Ausgaben	82,4	84,6	87,1

Weitere Informationen zu unserem Amt, fachliche Informationen, 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.



Cornelia Pätzold,
Leiterin EBA-Außenstelle
Hamburg/Schwerin

INTERVIEW MIT CORNELIA PÄTZOLD, LEITERIN EBA-AUSSENSTELLE HAMBURG/SCHWERIN

Wird es nach Ihrer Erfahrung heute noch als etwa Außergewöhnliches wahrgenommen, wenn eine Frau in einer technischen Behörde eine Führungsposition hat?

Eine ganz interessante Info vorab: Mit etwa 38 Prozent ist der Frauenanteil alleine hier an den EBA-Standorten Hamburg und Schwerin gar nicht so gering, wie viele es bei einer technischen Behörde vielleicht erwarten würden. Und, nein, nach meiner Erfahrung werden Frauen auch in Führungspositionen nicht anders wahrgenommen als Männer an der gleichen Stelle.

Haben Sie sich darüber Gedanken gemacht, bevor Sie Ihre erste leitende Stelle angetreten haben?

Nein, tatsächlich habe ich über diesen Aspekt niemals nachgedacht. 1994 bin ich beim EBA schon als Sachbereichsleiterin eingestiegen. Da war ich dann Chefin von sieben Männern. Für die war das kein Problem; denn sie waren aus ihren vorherigen Jobs schon weibliche Chefs gewohnt. Und auch für mich war der Einstieg reibungslos, denn ich hatte schon vorher Führungspositionen inne und dabei auch männliche Mitarbeiter.

Bevor ich zum EBA gekommen bin, hatte ich unter anderem bei der Deutschen Bundesbahn als Gruppenleiterin und als Anwältin Führungsverantwortung.

Unterscheidet sich die Arbeit in der Außenstelle nach Ihrer Beobachtung von der Arbeit in der Zentrale?

In vielerlei Hinsicht gleicht sich die Arbeitsweise natürlich. Allerdings hat man in einer Außenstelle vielleicht mehr Freiraum, um an Lösungen für konkrete Sachfragen zu tüfteln. In der Zentrale besteht ein größerer Anteil der Aufgabe darin, Grundsatzfragen zu lösen und Themen in größeren, auch grenzüberschreitenden, Zusammenhängen zu bearbeiten.

Was waren herausgehobene Aufgaben und Projekte in der Berichtsperiode in der Außenstelle Hamburg und Schwerin?

Es gibt eine Reihe großer Bauprojekte der Bahn in unserer Region, die aktuell vor

allem unsere Planfeststellung beschäftigen und auch auf absehbare Zeit noch beschäftigen werden. Da gibt es zum Beispiel die Fehmarnbelt-Querung und ihre Anbindung an das Hinterland. 2015 war schon das Scoping nach dem Umweltverträglichkeitsgesetz, das dem Planrechtsverfahren vorgeschaltet ist. Dabei stellt die Bauherrin ihr Projekt vor; Behörden und Naturschutzverbände können dann entsprechend ihre Forderungen vorbringen. Das Gleiche gilt für den Ausbau der S-Bahn, der Linie S4, die der Verbesserung der Verkehrsanbindung im Nordosten Hamburgs dienen soll. Das ist auch ein raumgreifendes Projekt, bei dem es viele betroffene Menschen gibt, bei dem der Naturschutz eine Rolle spielt und das sogar archäologisch bedeutungsvolles Gebiet berührt. Abgeschlossen haben wir in den zurückliegenden Monaten unter anderem die Wiederinbetriebnahme der Darß-Bahn und es läuft schon das Planfeststellungsverfahren für die Verlegung des Bahnhofs in Altona.

„Ich verbinde Ost und West“, sagt Cornelia Pätzold, denn sie leitet seit 2006 eine Außenstelle mit zwei Standorten: Hamburg und Schwerin. In ihrem Büro in Schwerin ist sie etwa zweimal pro Woche.

Die Juristin, die 1987 ihr 2. Staatsexamen abgelegt hat, ist zum EBA in dessen Gründungsjahr 1994 gekommen. Seitdem hat sie auch die Leitung der Planfeststellung inne. Bevor sie zur Eisenbahnaufsicht wechselte, war sie in leitender Funktion für die damals noch nicht privatisierte Deutsche Bundesbahn tätig. Die Bahnaffinität liegt in der Familie: ihr Vater war bis zu seiner Pensionierung viele Jahre Chefjustiziar in der Zentrale der Bundesbahn.



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 Ge-

meinden 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 in einem einheitlichen und umfassenden Akt durch Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen zum Ausgleich zu bringen. Durch geeignete Auflagen und Vorkehrungen stellt das EBA sicher, dass Rechte Dritter nicht beeinträchtigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss regelt also rechtsgestaltend die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen. Ferner erhält der Vorhabenträger Baurecht.

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

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.

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

PLANFESTSTELLUNGSRECHTLICHE VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN DES EBA

Im Herbst 2015 hat das EBA eine überarbeitete, neu strukturierte und verschlankte Ausgabe der bis dahin gültigen Planfeststellungsrichtlinien veröffentlicht. Es wurden zudem die seit der letzten Modifizierung der Planfeststellungsrichtlinien ergangenen Gesetzesänderungen und andere normative Änderungen sowie die aktuelle Rechtsprechung berücksichtigt. Daneben hat das EBA einen neuen "Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung von Antragsunterlagen für Infrastrukturvorhaben der Eisenbahn des Bundes" (Ausgabe 08/2015) entwickelt, welcher neben der aktualisierten Planfeststellungsrichtlinie und den Umweltleitfäden die nun dritte Säule der planfeststellungsrechtlichen Verwaltungsvorschriften bildet. Aufgabe des neuen Leitfadens ist es, dem Vorhabenträger einheitliche Vorgaben für den Umfang und die Gestaltung der Antragsunterlagen an die Hand zu geben, um das planrechtliche Verwaltungsverfahren weiter zu optimieren.



AUSGEWÄHLTE VERFAHREN

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

ABS 46/2 - AUSBAUSTRECKE VON EMMERICH NACH OBERHAUSEN

Das Projekt umfasst u. a. den durchgehenden dreigleisigen Ausbau der bestehenden Strecke mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung. Die Strecke dient überwiegend dem Güterverkehr und bindet die Region an die Ballungsräume des Ruhrgebiets an. Der Abschnitt D/NL – Emmerich – Oberhausen ist gleichzeitig Bestandteil des transeuropäischen Netzes für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (TEN-HGV) und nimmt im europäischen und internationalen Reise- und Güterverkehr eine herausragen-

de Funktion ein. So findet die Strecke ihre Fortsetzungen nach Süden in den Schweizer Raum und weiter in die Ballungsräume Norditaliens und im Norden über die niederländische „Betuwe-Route“ nach Rotterdam. Durch die Nahverkehrsbedürfnisse im Umland der Oberzentren Duisburg und Oberhausen sowie der Mittelzentren und durch die wachsenden Verkehrsströme auf der Schiene in der Nord-Süd-Relation hat die Strecke 2270 zwischen Emmerich und Oberhausen die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht.

Mit dem Vorhaben sollen die Verbindungen des bestehenden Schienenverkehrsnetzes sowohl auf regionaler Ebene gestärkt als auch Lücken innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes geschlossen werden. Neben der Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs und dem Ausbau des Nah-

verkehrsangebots sind weitere wichtige Aspekte des Vorhabens die Beseitigung der 56 höhengleichen Bahnübergänge, die Einrichtung eines Flucht- und Rettungswegkonzeptes und die Verbesserung des Lärm- und Erschütterungsschutzes.

Am 24.09.2015 wurde mit dem Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.1 der erste Teil der ABS 46/2 im Stadtgebiet Oberhausen planfestgestellt. Dieser Abschnitt wird stark durch die Vielzahl der tangierenden und kreuzenden Verkehrswege geprägt. Zu berücksichtigende Belange waren insbesondere Lärm-, Brand- und Katastrophenschutz.

ABS/NBS NÜRNBERG – EBENSFELD – ERFURT
Die Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld ist Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 8.1). Am 30.07.2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 23/24 (Hallstadt - Zapfendorf) erlassen. Er umfasst den viergleisigen Ausbau der Strecke 5100 nördlich von Bamberg und verläuft durch die Orte Hallstadt, Breitengüßbach und Zapfendorf. Herausragende Maßnahmen sind das Überwerfungsbauwerk bei Unteroberndorf und die Mainverlegung bei Zapfendorf.

BAHNSTROMLEITUNG SÜD

2015 wurde nach langer Vorarbeit und mehreren Anhörungsverfahren der Planfeststellungsbeschluss für die so genannte „Bahnstromleitung Süd“ erlassen. Diese dient der Versorgung der Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt mit Bahnstrom, die als Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 8.2) Nürnberg mit Erfurt verbinden wird. Die Leitung ist 23 Kilometer lang und verläuft in den Bundesländern Bayern und Thüringen. Es galt insbesondere neu entstandene Gewerbegebiete und die Interessen der Land-

wirtschaft beim Einsatz von Großgeräten zu berücksichtigen.

ELEKTRIFIZIERUNG DER STRECKE ULM – FRIEDRICHSHAFEN – LINDAU (SÜDBAHN)

Die so genannte Südbahn beginnt in Ulm und führt über Biberach an der Riß, Aulendorf und Ravensburg nach Friedrichshafen. Sie soll auf einer Strecke von 104,5 km von Ulm Hbf nach Friedrichshafen-Stadt elektrifiziert werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Höchstgeschwindigkeit von derzeit 140 km/h auf 160 km/h anzuheben, um die Fahrzeit zwischen Ulm und Friedrichshafen zu verkürzen. Dadurch wird eine bessere Eingliederung in integrierte Taktfahrpläne ermöglicht.

2015 hat das EBA die Planfeststellungsbeschlüsse für alle fünf beantragten Abschnitte erlassen.

2. S-BAHN-STAMMSTRECKE MÜNCHEN

Das Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München umfasst den Neubau einer zweiten innerstädtischen S-Bahn-Strecke zwischen den S-Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring. Das Bauvorhaben beinhaltet drei neue Stationen am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof sowie den Umbau bzw. die Erweiterung der Stationen in Laim und am Leuchtenbergring. Bei dem insgesamt rund 10 km langen Neubauprojekt wird die Münchner Innenstadt in Tunnellage bis ca. 40 m Tiefe unterquert. Mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke werden zusätzliche Streckenkapazitäten zur Weiterentwicklung des Münchener S-Bahn-Systems bereitgestellt und die bestehende S-Bahn-Stammstrecke mit den Hauptumsteigepunkten (Hauptbahnhof, Marienplatz und Ostbahnhof) – auch in einem eventuellen Störfall – entlastet.

Im Juni 2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1 „München West, Bereich Laim bis Karlsplatz mit Haltepunkt Hauptbahnhof“ und im April 2016 für den Abschnitt 3 neu (München Ost: westliches Isarufer bis Leuchtenbergring) erlassen. Damit liegen nun für alle vier Abschnitte der Stammstrecke die Planfeststellungsbeschlüsse vor.

REAKTIVIERUNG DER STRECKE AŠ – GRENZE CZ/D – SELB-PLÖSSBERG

Die seit 1996 stillgelegte Strecke 5027 zwischen dem tschechischen Ort Aš (Asch) und der Stadt Selb auf deutscher Seite wurde mit Planfeststellungsbeschluss vom 19.06.2015 zur Reaktivierung genehmigt, um eine direkte Verbindung im Schienenpersonen-nahverkehr zwischen Hof und weiter in das tschechische Cheb (Eger) zu ermöglichen.

Für diese Schienenverbindung zwischen Oberfranken und Böhmen waren vier Bahnübergänge mit neuer Sicherungstechnik auszustatten und vier weitere aufzulassen. Es waren der Bahnhof Selb-Plößberg kom-

plett umzugestalten und der gesamte Oberbau sowie eine Eisenbahnüberführung zu erneuern.

PROGRAMME

Im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) hat sich die DB AG verpflichtet, insgesamt 875 Eisenbahnbrücken im Zeitraum von 2015 bis 2019 zu sanieren. Das EBA hat zusammen mit der DBAG abhängig von der Art der durchzuführenden Brückenbaumaßnahmen Standards für die Einleitung von Planrechtsverfahren entwickelt, die eine frist- und mittlere Durchföhrung des Programms ermöglichen sollen. In den kommenden Jahren wird das EBA hier als Planfeststellungsbehörde gefordert sein.

Auch für Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes ist das EBA zuständige Planfeststellungsbehörde. Hier galt es 2015 die mit dem Wegfall des sogenannten Schienenbonus ab 1. Januar 2015 erforderlichen Anpassungen zu bewältigen.

» Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2013	2014	2015
Planfeststellung	110	89	97
Plangenehmigung	843	715	669
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	251	137	127
Planänderung	122	132	154



KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist nicht nur Sicherheitsbehörde, sondern überwacht im Rahmen der Eisenbahnaufsicht und Planungsbegleitung auch den Erhalt der Kapazität und der Qualität des Schienennetzes.

Netzbetreiber müssen alle Kapazitätsreduzierungen ihrer Strecken, die größer sind oder sich auf den Verkehr auswirken, und die Einstellung des Betriebes von Strecken oder wichtigen Bahnhöfen zuvor durch das EBA genehmigen lassen. Eine Genehmigung ist nur möglich, wenn ein Weiterbetrieb in

der bisherigen Form unwirtschaftlich geworden ist, sich niemand findet, der die Infrastruktur weiterbetreiben möchte, und verkehrliche Gründe nicht entgegenstehen. Das EBA ermittelt bundesweit Maßnahmen der Netzbetreiber, welche gegen diese Genehmigungspflicht verstoßen, und setzt durch, dass die daraus entstehenden Kapazitätseinschränkungen beseitigt werden.

Maßnahmen der Netzbetreiber, die die Kapazität des Schienennetzes reduzieren, sind teils sehr komplex und es gilt, ihre

EISENBAHNSICHERHEITSBEIRAT

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.



DER NETZBEIRAT

Die Mitglieder des von 2015 – 2017 amtierenden Netzbeirates hat das EBA 2014 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 ihre strategische und strukturelle Planung 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 hat sich verstärkt den Themen Verbesserung der Qualität und Pünktlichkeit des Bahnverkehrs angenommen und begleitet die neue Strategie der DB Netz AG dazu. Außerdem stehen der Netzausbau 2030 und die Lärmvermeidung im Schienenverkehr neben Finanzierungs-, Kapazitätsfragen und vielen Einzelfragen zum Thema Netzerhalt und –entwicklung im Fokus dieses Gremiums.

Auswirkungen flächendeckend im Auge zu halten. Deshalb hat das EBA gezielte Überwachungsprogramme, so genannte Monitorings, zu den Themen "Sperrungen und Nutzungsbeeinträchtigungen von Hauptgleisen", "Langsamfahrstellen", „dauerhafte Herabsetzung von Streckengeschwindigkeiten“ sowie "Nutzungseinschränkungen durch Brückenmängel" eingeführt. Darüber hinaus begleitet es die DB Netz AG beim Monitoring der Besetzung ihrer Stellwerke. Dadurch erhält die Behörde turnusmäßig

bundesweite Informationen und kann effektiv Vorgaben zur Abarbeitung von Kapazitätseinschränkungen und Mängeln machen.

Das EBA prüft auch die Auswirkungen von geplanten Baumaßnahmen auf die Kapazität. Damit sich die Öffentlichkeit rechtzeitig über geplante Baumaßnahmen informieren kann, die gegebenenfalls die Kapazität mindern, veröffentlicht das EBA auf seiner Website Maßnahmen, die das Infrastrukturunternehmen beantragt.



FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Der Bund beteiligt sich an 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). Auf Basis öffentlich-rechtlicher Verträge zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

(BMVI) und den EIU, so genannter Finanzierungsvereinbarungen, stellt der Bund die Mittel in der Regel als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse zur Verfügung.

Die Bundesmittel für weitere Programme und Richtlinien fließen überwiegend als Anteilsfinanzierung, in der Regel auf Grundlage von Zuwendungsbescheiden. Der Bereich der Zuwendungsempfänger geht dabei über die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinaus.

AUS- UND NEUBAU IM RAHMEN DES BSWAG

Der Bund fördert die Investitionen für den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege, die zur Umsetzung des Bedarfsplans (Anlage zum BSWAG) notwendig sind. Für diese Bedarfsplanvorhaben beantragen die EIU den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung beim EBA; die Behörde spricht dann gegenüber dem BMVI eine Empfehlung aus. Auf deren Grundlage wird dann die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem BMVI und den EIU geschlossen. Auf dieser Basis können die EIU Anträge auf so genannte Baufreigabe in finanzieller Hinsicht stellen.

Das EBA prüft im Rahmen der Antragsprüfung, ob die beantragte Planung notwendig, wirtschaftlich und sparsam ist. Bei der Verwendungsprüfung kontrolliert es, ob der Empfänger der Bundesmittel diese wie genehmigt eingesetzt hat. Wurden Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet, werden sie vom Zuwendungsempfänger mit Zinsen zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Von 2010 bis 2015 sind im Jahresdurchschnitt rund 2,7 % 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. Das EBA verantwortet so jährlich ein durchschnittliches Investitionsvolumen von rd. 1,2 Mrd. Euro. Darin enthalten sind auch Beiträge der EU zur Infrastrukturfinanzierung der Transeuropäischen Netze (TEN) und Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Neben den Bedarfsplanmitteln gewährt der Bund den EIU für Investitionen in die Schienenwege des Bundes in geringerem Umfang weitere Mittel im Rahmen von Sonderprogrammen, wie z.B. das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr, – in der Regel auf Basis öffentlich-rechtlicher Verträge. Das Verfahren zur Antrags- und Verwendungsprüfung orientiert sich dabei an dem BSWAG-Verfahren.



LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGS- VEREINBARUNG

Für Maßnahmen zur Erhaltung des bestehenden Schienennetzes des Bundes haben das BMVI, die Deutsche Bahn AG und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) erstmals im Jahr 2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Zum 01.01.2015 ist die Nachfolgevereinbarung LuFV II mit einer Laufzeit von fünf Jahren (2015–2019) in Kraft getreten. Für diese Periode stehen insgesamt rund 20 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung.

Der größte Teil der Mittel stammt aus dem Bundeshaushalt. Darüber hinaus stehen aus einem Finanzierungskreislauf Mittel zur Verfügung, der sich daraus speist, dass die von den EIU erwirtschaftete Dividende an den Bund ausgeschüttet und von diesem wieder für Investitionen in die bestehenden Schienenwege zur Verfügung gestellt wird. Hinzu kommen Bedarfsplaninvestitionen, die dem Bestandsnetz zu Gute kommen, und jährlich 100 Mio. Euro Eigenmittel der EIU für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes. Die EIU verpflichten sich zudem 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 nicht mehr einzeln definierte Maßnahmen und Investitionsprogramme, sondern er stellt den EIU den Infrastrukturbeitrag zur eigenverantwortlichen Verwendung zur Verfügung. Damit erhöht sich die Planungssicherheit der Unternehmen. 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, Ersatzinvestitionen in die Schienenwege mindestens in der vereinbarten Höhe vorzunehmen und die oben genannten Eigenbeiträge zu leisten.

Der Zustand der Infrastruktur wird anhand von sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen gemessen. Für diese Kennzahlen enthält die Vereinbarung jährliche Zielvorgaben. Ob diese eingehalten worden sind, prüft das EBA auf Grundlage des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes (IZB). Dieser dokumentiert die Entwicklung des Zustandes der Schienenwege; er muss von der DB AG jährlich vorgelegt werden. Werden die in der LuFV vertraglich vereinbarten Ziele verfehlt, kann der Bund seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückfordern.

Das EBA ist nicht nur darin einbezogen, die LuFV methodisch weiterzuentwickeln, es



begleitet auch die Tätigkeit eines vom Bund bestellten Infrastrukturwirtschaftsprüfers (IWP). Dieser prüft jährlich, ob die Ersatzinvestitionen buchhalterisch vereinbarungsgemäß erfasst sind 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]:

	2013	2014	2015
Bedarfsplan	1.019,1	934,1	963,0
Bestandsnetz (LuFV)	2.750,0	2.750,0	3.350,0
EU-Mittel (TEN + EFRE)	302,8	102,8	102,7
Sonderprogramme ¹	126,3	43,7	16,4

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

WEITERE FÖRDERPROGRAMME

Neben der Finanzierung von Investitionen nach dem BSWAG gibt es Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und nach verschiedenen Förderrichtlinien.

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, denn er unterstützt das Ziel des Bundes, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker in die Logistikkette einzubeziehen. Das EBA ist zuständige Bewilligungsbehörde, sofern es Anlagen des reinen Schiene-Straße-Umschlags 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 nicht rückzahlbare 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, 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 Fördermittel. Es können nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt werden.

Seit 2013 finanziert der Bund auf der Grundlage des Schienengüterfernverkehrsförderungsgesetzes (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.

Seit 2012 bezuschusst der Bund auch die Umrüstung von Güterwagen auf eine zugelassene lärmindernde Technik. Die Höhe der Zuwendung ist je Wagenhalter begrenzt auf maximal 50 % der Investitionsmehrkosten, die bei der Umrüstung der Bestandsgüterwagen von Grauguss- auf LL-Bremssohlen ent-

stehen. 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 2015 an Wagenhalter erteilten Bescheide decken bereits 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]:

	2013	2014	2015
GVFG	75,3	66,4	62,0
Lärmsanierung (inkl. Umrüstung von Güterwagen)	99,0	113,1	107,3
Gleisanschlüsse	9,4	2,4	3,3
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	33,0	11,9	17,3
SGFFG	-	9,8	21,3

FAHRZEUGE

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist zuständig für die Zulassung von Neu- und Umbaufahrzeugen für das deutsche Schienennetz. 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 Erneuerung 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 selbst-

ständig 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 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 Nachweispfase 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 Aussage: Die Behörde muss spätestens inner-

halb 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. 2013 haben das BMVI, das EBA und Vertreter des Sektors ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet, um 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 auf vier wesentliche Kernbereiche der Sicherheit (Radsatz, Bremse, Fahrtechnik und Zugsicherung) konzentrieren kann.

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 (Prüf- bzw. Konformitätserklärungen). Komplementär dazu werden die Prüfinstitutionen von behördlicher Seite anerkannt und regelmäßig auditiert.

» Anzahl der neu zugelassenen Baureihen:

Bauartzulassungen / Serienzulassungen, im Bereich	2013	2014	2015
Triebzüge, Neubauten	18	12	14
Triebzüge, Umbauten	25	35	43
Lokomotiven, Neubauten	34	14	18
Lokomotiven, Umbauten	20	54	42
Reisezugwagen, Neubauten	0	4	4
Reisezugwagen, Umbauten	14	6	16
Güterwagen, Neubauten	12	20	15
Güterwagen, Umbauten	19	23	17
Maschinen- und Nebenfahrzeuge, Neu- und Umbauten	48	23	34



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 2016 waren im NVR knapp 210.000 Fahrzeuge als aktiv registriert, davon mehr als 7.000 Triebfahrzeuge (inkl. historischer Lokomotiven), mehr als 172.000 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 einheitlich zu identifizieren.

FAHRZEUGINSTANDHALTUNG

Jedem Fahrzeug in Europa muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die

Entity in Charge of Maintenance (ECM), zugewiesen werden. Diese Stelle kann ein Eisenbahnunternehmen, ein Halter eines Eisenbahnfahrzeugs oder ein entsprechend qualifizierter Dritter sein. Die ECM wird im jeweiligen Nationalen Fahrzeugeinstellungsregister (NVR) 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.

Ende 2015 verfügten 18 Einrichtungen über ein Zertifikat des EBA. Die vom EBA zertifizierten ECM werden planmäßig jährlich überwacht.

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 Führerscheine aus und führt auch das entsprechende Register. Bis zum Redaktionsschluss waren in Deutschland knapp 8.000 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 107 Schulungseinrichtungen, 204 Prüfungsorganisationen, 107 Ärzte und 31 Psychologen anerkannt.

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

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 verfügen insgesamt über weit mehr als 200.000

Fahrzeuge. Damit das bewährte hohe Sicherheitsniveau beibehalten werden kann, sind effiziente Aufsichtsverfahren nötig.

In umfassenden 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 unternehmensinternen Prozesse wirksam sind und zu richtigen Ergebnissen führen. So be-

gleitet 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 kontinuierlich 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. Im Jahr 2015 hat das EBA auf Antrag der Bahn u.a. die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt - Halle/Leipzig (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.2) genehmigt, so dass der Regelbetrieb auf der Strecke im Dezember 2015 pünktlich aufgenommen werden konnte.

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.



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 Gefahrgutkontrollleuren. 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*

	2013	2014	2015
Kontrollen (außer Klasse 7)	12.902	12.589	12.464
Beanstandete Transporte	736	899	1.143

* Angaben sind vorläufig, da noch nicht alle Kontrollvorgänge aus 2015 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:

	2013	2014	2015
Kontrollen Klasse 7	152	113	151
Beanstandungen	1	2	4



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.

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

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

» Anzahl der Genehmigungen nach StrlSchV

	2013	2014	2015
Beförderungsgenehmigungen (oder deren Änderung) nach StrlSchV	4	6	6



UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE

Die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) ist Teil des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die operativen Aufgaben nimmt die Untersuchungszentrale der EUB wahr, die organisatorisch beim EBA angesiedelt ist. Die Aufgaben der EUB ergeben sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV). Danach führt die EUB nach schweren Unfällen im Eisenbahnbetrieb Untersuchungen durch. Sie kann daneben solche Unfälle und Störungen untersuchen, die zu schweren Unfällen hätten führen können.

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

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

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

UMWELT

LÄRMKARTIERUNG

Die Lärmkartierung ist ein Geodatenprojekt zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie; sie wird getrennt nach Verkehrsträgern erstellt. Ziel der europäischen Richtlinie ist es, Umgebungslärm zu erfassen und zu dokumentieren. Für die bundesweite Lärmkartierung entlang des Bahnstreckennetzes in Deutschland ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

Für die erste Stufe der Lärmkartierung, welche die Schienenwege des Bundes mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen bzw. Strecken in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern umfasst, hat das EBA die Lärmkarten bereits vor einigen Jahren veröffentlicht. Seit Ende 2014 stehen nun auch die Ergebnisse der zweiten Stufe zur Verfügung: Dies betrifft alle Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie alle Haupt Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Der Kartierungsumfang beträgt damit mehr als 15.000 Streckenkilometer.

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

LÄRMAKTIONSPLANUNG

Die Lärmkartierung ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Diese wird für die

ersten beiden Stufen im Grundsatz von den nach Landesrecht zuständigen Behörden bzw. Kommunen durchgeführt. Davon abweichend ist das EBA seit dem 1. Januar 2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig, zudem 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, Strategien und konkrete Maßnahmen zur Lärminderung. Indes können aus ihnen keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen abgeleitet werden. Davon unberührt bleiben Ansprüche, die sich bei Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen aus den Rechtsgrundsätzen der Lärmvorsorge ergeben oder 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 Haupt Eisenbahnstrecken 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.

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

LÄRMMESSUNG VON RADFORMFEHLERN

Der Bund untersucht in einem Projekt die Auswirkungen von Radformfehlern, sogenannten Flachstellen, auf das Schallemissionsverhalten von Zügen. Im Auftrag des BMVI hat das EBA daher 2015 eine Bietergemeinschaft verschiedener Fachunternehmen mit der Durchführung spezieller Lärm-messungen im Mittelrheintal beauftragt.

Mit den Messungen wird analysiert, wie häufig und mit welcher Intensität Flachstellen auftreten, und wie sie sich auf die Schallemission insbesondere von Güterzügen auswirken. Das Projekt soll 2016 abgeschlossen werden.

RESSORTFORSCHUNG

Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrsmarktes hat dazu geführt, dass sich das komplexe Gesamtsystem Eisenbahn geöffnet hat und viele verschiedene, spezialisierte Akteure in den Markt eintreten konnten. Das EBA steht als nationale Aufsichts-, Geneh-

migungs- und Sicherheitsbehörde an der Schnittstelle zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughaltern, Infrastrukturbetreibern und Bahnindustrie. Es muss dort fehlendes Know-how über das Gesamtsystem Eisenbahn erkennen und ausgleichen können.

Am 01. August 2015 wurde in der Behörde ein neues Referat „Umwelt/Forschung“ eingerichtet. Eine seiner zukunftsweisenden Aufgaben wird es sein, das EBA als Forschungsinstitution im Bahnsektor zu etablieren.

Die Einführung der Ressortforschung gilt als wichtige Maßnahme zur Unterstützung der Politik, zum Erhalt des Know-hows und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt. Die Ressortforschung soll dabei nicht nur die Wahrnehmung der gesetzlichen Aufgaben des EBA maßgeblich unterstützen. Die kontinuierliche Verzahnung von Technologieförderung und Ressortforschung bringt auch die für den Schienensektor wichtige praxisbezogene Umsetzung von Innovationen voran. Dabei sind die Themen Nachhaltigkeit und Sicherheit von großer Bedeutung.

Die Ressortforschung im Bereich Schiene gewährleistet ein unabhängiges wissenschaftliches Fachwissen an der Schnittstelle von Wissenschaft, Industrie und Politik. Der deutsche



Bahnsektor wird von einer kompetenten Sicherheitsbehörde profitieren, in der Expertisen gebündelt und Wissenstransfer etabliert werden. Dies sorgt nicht zuletzt für mehr Trans-

parenz, denn die Ergebnisse der Ressortforschungsarbeiten sollen allen Akteuren im Eisenbahnbereich 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 (FuE) abgeleitet und innerhalb eines jährlichen und mittelfristigen FuE-Programms festgelegt.

AKTUELLE FORSCHUNGSVORHABEN

Folgende Forschungsprojekte sind zurzeit geplant:

- Autonomes Fahren
- Grundlagenerarbeitung für die nationale ERTMS/ETCS-Migrationsstrategie
- Kritische Infrastruktur: Analyse möglicher Angriffsszenarien für den Bereich Zugsicherung, Zugsteuerung und Signalgebung
- Postensicherung an höhengleichen Bahnübergängen – Schwachstellenanalyse
- Entwicklung von Bewertungskriterien für simulationsgestützt ermittelte Kapazitätseinschränkungen

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.

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 3.500 Aufsichtsmaßnahmen bei den verschiedenen Verkehrsträgern durchgeführt und rund 3.000 Anfragen bearbeitet.

FAHRGASTRECHTE UND TARIFAUFSICHT EISENBAHN

Mehr als die Hälfte der Anfragen, die das EBA erreichen, betreffen die Eisenbahn. Häufiger Anlass sind Fahrpreisnacherhebungen, falsche, fehlende und unvollständige Informationen im Beratungsgespräch, im Zug oder am Bahnhof sowie fehlerhafte Fahrpreisanschätzungs- und Erstattungsberechnungen. 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 Tarifbestimmungen geht. „Tarife“ sind hierbei die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen. 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 fahren die Teams der Standorte Bonn, Hamburg und Karlsruhe gleichzeitig mit denselben Fragestellungen hinaus. Ziel hierbei kann es 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.



Im September 2015 sorgte ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts für endgültige Klarheit: Die Eisenbahnen und Bahnhöfsbetreiber müssen Reisende aktiv über Verspätungen informieren. Hintergrund: Das EBA hatte die DB Station & Service AG seinerzeit in einem Bescheid verpflichtet, auch an kleineren und kleinsten Stationen aktuelle Informationen bereitzustellen, z.B. auf technischem Weg mit so genannten dynamischen Schriftanzeigern (DSA). Zwei Instanzen hatten diese Verpflichtung bereits gerichtlich bestätigt, zuletzt das Oberverwaltungsgericht Münster (Az.: 16A 494/13 vom 16.05.2014). Gegen dieses Urteil hatte die DB Station & Service AG Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht eingelegt. Diese hat das Gericht in seinem Urteil aus September 2015 zurückgewiesen (Az.: 6 C 28.14 vom 09.09.2015).

FAHRGASTRECHTE BUS

Das EBA hat im Berichtszeitraum verstärkt geprüft, ob die Fahrgastrechte im Fernbusverkehr eingehalten werden. So 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 – wie bereits im Vorjahr – stark gestiegen. Dies ist u.a. auf den noch immer expandierenden Fernbusmarkt zurückzuführen.

Häufiger Grund für Beschwerden der Fahrgäste sind fehlende Informationen über

Verspätungen und fehlende alternative Angebote zur Weiterreise in Verspätungsfällen. Auch Schwierigkeiten bei Fahrpreiserstattungen, wenn wegen Abfahrtsverspätungen oder Überbuchungen 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 häufig fast ebenso wertvoll wie die ursprünglich angestrebte Erstattung oder Entschädigung.

FAHRGASTRECHTE IM SEE- UND BINNENSCHIFFSVERKEHR

Im Jahr 2015 hat das EBA weiterhin Kontrollen im Bereich Fahrgastrechte Schiff durchgeführt.

Neben Vor-Ort-Prüfungen in Fährhäfen und Kreuzfahrtterminals wurden verstärkt Prüfungen bei Fahrkartenverkäufern (z.B. in Reisebüros) durchgeführt. Es wurden dabei 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 hat sich zum Ziel gesetzt, einen einheitlichen Eisenbahnraum zu schaffen und den Schienenverkehr in Europa zu stärken. Um die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn zu erhöhen, wurden und werden in Arbeitsgruppen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit ausgearbeitet. Dies erfolgt unter Beteiligung von Fachleuten, unter anderem aus dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und aus den europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors.

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

kompatibles europäisches Bahnsystem gewährleisten 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.

Damit die Regelwerke konsequent und konsistent umgesetzt werden, hat sich der Arbeitsschwerpunkt auf europäischer Ebene in den letzten Jahren verlagert: Die ERA erstellt vermehrt Leitfäden, gibt Informationen heraus und führt Schulungen durch. Zudem haben die nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden in Europa so genannte Cross Audits vereinbart, um ihre Prozesse und ihr Handeln weiter zu vereinheitlichen. Unter Beteiligung der ERA begutachten die



Behörden sich dabei gegenseitig im Hinblick darauf, wie die europäischen Vorgaben in den einzelnen Behörden umgesetzt werden.

Damit deutsche Interessen wirkungsvoll in die Arbeit der ERA eingebracht werden, spielt dabei auch weiterhin der Lenkungs-kreis Interoperabilität und Sicherheit (www.lenkungs-kreis.de) eine wesentliche Rolle. Der Lenkungs-kreis setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundesverkehrs-ministeriums (BMVI), des Bundesumwelt-ministeriums, der Bundesländer, des EBA, der Benannten Stelle Interoperabilität, der deutschen Bahnindustrie, der deutschen Bahnen und der deutschen Privatgüterwagenhalter zusammen. Hier werden deren Positionen gebündelt und koordiniert. Das EBA hat die Funktion der Geschäftsführung dieses Lenkungs-kreises inne.

Ein weiteres Mittel, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu vereinfachen, sind bilaterale Vereinbarungen, wie beispielsweise die gegenseitige Anerkennung von Prüfergebnissen im Rahmen der Fahrzeugzulassung. Auf deutscher Seite hat das EBA seit 2006 zahlreiche solcher Cross-Accep-

tance-Vereinbarungen vorbereitet und umgesetzt. So bestehen Abkommen mit Frankreich, den Niederlanden, Luxemburg, der Schweiz, Österreich und Belgien. Weitere Abkommen sind in der Abstimmung. Dadurch wird bei Fahrzeugzulassungen die Doppelprüfung zahlreicher Punkte vermieden und so der Aufwand für die Antragsteller deutlich reduziert. Das EBA wirkt darüber hinaus unter anderem auch im sogenannten „Joint Network Secretariat“ bei der ERA mit, welches sich die Erarbeitung von europäisch abgestimmten Lösungen z. B. für technische Probleme zum Ziel gesetzt hat und damit isolierten nationalen Entscheidungen vorbeugen möchte.

Mit den Änderungen, die der europäische Gesetzgeber im Rahmen des sogenannten 4. Eisenbahnpakets auf den Weg gebracht hat, wird das EBA bei der Erteilung von Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsbescheinigungen noch intensiver als bisher mit der ERA zusammenarbeiten. Das Ziel ist, hinsichtlich der Wertigkeit der Genehmigungen den Status Quo aufrecht zu erhalten, gleichzeitig aber den Aufwand der Antragsteller noch weiter zu reduzieren.





DAS EISENBAHN- BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER

Westkreuz
Potsdam Hbf
Berlin-Spandau
Berlin-Spandau



Ende 2015 waren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 1.187 Frauen und Männer beschäftigt, davon 878 Beamtinnen und Beamte, 271 Tarifbeschäftigte, 15 Auszubildende, zwölf Anwärterinnen und Anwärter für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst, ein Anwärter für den gehobenen nichttechnischen Dienst und zehn Referendarinnen und Referendare für den höheren technischen Verwaltungsdienst.

Um ihre Aufgaben zu erfüllen, braucht die Behörde auch künftig gut ausgebildete und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Diesen bietet sie anspruchsvolle und vielfältige Aufgaben, die Sicherheit des öffentlichen Dienstes und weitere ansprechende Rahmenbedingungen.

So unterstützt das Amt seine Beschäftigten etwa im Rahmen der gesetzlichen und betrieblichen Möglichkeiten dabei, Beruf und Privatleben zu vereinbaren: zeitgemäße gleitende Arbeitszeit, individuelle Teilzeitvereinbarungen und ein Kontingent von Telearbeitsplätzen gehören ebenso dazu wie Eltern-Kind-Büros.

Darüber hinaus gibt es umfangreiche Angebote zur Fortbildung und zum Thema Gesundheitsmanagement.

FORTBILDUNG

Im Haushaltsjahr 2015 waren mehr als eine Viertelmillion Euro für die Fort- und Weiterbildung verfügbar. Die Mittel flossen vor allem in die fachliche Weiterbildung und Sprachtrainings. Die Nachfrage nach Fortbildungen ist weiterhin hoch; es werden mehr noch als in den Vorjahren die bundes-eigenen Angebote der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF) und der Bundesaka-

demie für öffentliche Verwaltung (BAkÖV) genutzt.

GESUNDHEITSMANAGEMENT

Die Gesundheit ist ein hohes Gut, das im EBA geschützt und gestärkt werden soll. Die Zufriedenheit und die Gesundheit der Beschäftigten ermöglicht es erst, dass das EBA seine Aufgaben angemessen wahrnehmen kann.

Regelmäßig werden darum entsprechende Seminare und Vorträge angeboten. Darüber hinaus gibt es gesundheitsfördernde Maßnahmen, wie Gesundheitstage und Aktionen, wöchentliches Rücken- und Stress-Training, Schulungen zur Stressprävention, Grippe-schutzimpfungen und die betriebliche Sozialberatung.

Auch im Fall einer Erkrankung ist das EBA ein verlässlicher Arbeitgeber. Das betriebliche Eingliederungsmanagement hilft, die Arbeitsfähigkeit zurück zu gewinnen und an den Arbeitsplatz zurückkehren zu können.

Das systematische Gesundheitsmanagement des EBA legt auch Wert auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Zusätzlich werden die Führungskräfte in gesundheitsförderlichem Führungsverhalten gestärkt und unterstützt.

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

AUFGABEN FÜR JURISTINNEN UND JURISTEN MIT ZWEITEM STAATSEXAMEN

Juristinnen und Juristen sind in erster Linie in der Planfeststellung beschäftigt und regeln Grundsatzfragen der planungsrechtlichen Zulassungsverfahren sowie der Umweltbelange. Darüber hinaus sind sie für Rechtsfragen der Planfeststellung, Raumordnung, Landesplanung, Bauleitplanung, sowie für die Rechtsberatung in der Bauaufsicht zuständig. Auch die ständige Fortentwicklung der einschlägigen Gesetze und Verwaltungsvorschriften (Planfeststellungsrichtlinien, Umweltsleitfaden, Freistellungsverfügung) gehört zu den Aufgaben. Ein weiterer Einsatzbereich ist das Justitiariat in der Zentrale in Bonn.

BESCHÄFTIGTE MIT FÜHRUNGSAUFGABEN

Für Beschäftigte im höheren Verwaltungsdienst sowie für Juristinnen und Juristen mit zweitem Staatsexamen besteht die Möglichkeit, ihr Tätigkeitsspektrum zu erweitern,





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

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

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

AUSBILDUNG IM EBA

Zu erwartende Altersabgänge lassen in den kommenden Jahren den Bedarf an qualifizierten Beschäftigten im EBA steigen. In vielen Bereichen soll dieser mit eigenen Auszubildenden gedeckt werden.

Angeboten werden Laufbahnausbildungen im Bereich „Bahnwesen“ für den höheren

und für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst sowie die Ausbildung zur/zum Fachangestellten für Bürokommunikation und zur/zum Verwaltungsfachangestellten.

Das Amt ist bundesweit die einzige Einrichtung, die eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst „Bahnwesen“ durchführt. Das EBA fungiert in dem Bereich als Prüfungsamt und koordiniert die Ausbildung. Das Ausbildungsangebot nutzen auch andere im Eisenbahnbereich tätige Bundes- und Landeseinrichtungen.

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

Der Vorbereitungsdienst für den höheren technischen Dienst (Referendariat) setzt einen Master- oder TH/TU-Studienabschluss voraus. Bei Bestehen der 2. Staatsprüfung erwerben die Absolventinnen und Absolventen am Ende die Qualifikation für hoch-

wertige Referententätigkeiten oder Dienstposten im Führungs- und Leitungsbereich. In Verbindung mit zusätzlichen praktischen Erfahrungen kann etwa die Funktion der Eisenbahnbetriebsleitung übernommen werden. Im Vorbereitungsdienst für den höheren technischen Verwaltungsdienst koordiniert das EBA die Ausbildung, die 2. Staatsprüfung nimmt indes das Oberprüfungsamt der Bundesverkehrsverwaltung ab. Um die Ausbildung den aktuellen Bedürfnissen und Erkenntnissen anzupassen, hat das Oberprüfungsamt das Technische Referendariat 2013 umfassend reformiert.

Das EBA plant, das Ausbildungsangebot in den nächsten Jahren deutlich zu erweitern. 2015 wurde ein Anwärterjahrgang ausgebildet; 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

	2013	2014	2015
Auszubildende	15	16	15
Anwärter/innen (<i>technisch</i>)	15	9	12
Anwärter/innen (<i>nichttechnisch</i>)	0	1	1
Referendarinnen/Referendare	0	10	10
Praktikanten	33	35	30





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. 5 (Uwe Miethe), S. 6 (Volker Emersleben), S. 10 (Wolfgang Klee), S. 13 (Uwe Miethe), S. 15 (Barteld Redaktion & Verlag),
S. 16 (Axel Hartmann Fotografie), S. 18 (Uwe Miethe), S. 19 (Oliver Lang), S. 20 (Ralf Braum), S. 23 (Egbert Meyer-Lovis),
S. 24 (Uwe Miethe), S. 27 (Egbert Meyer-Lovis), S. 29 (Martin Busbach), S. 32 (Kai Michael Neuhold), S. 35 (Kai Michael
Neuhold), S. 37 (Oliver Lang), S. 38–39 (Uwe Miethe), S. 40 (Christian Bedeschinski) S. 42 (Wolfgang Klee),
S. 43 (Kai Michael Neuhold)

fotolia.com

Titel (den-belitsky), S. 30 (Oleg Kozlov), S. 45 (Ilhan Balta)

Eisenbahn-Bundesamt

S. 4, S. 8

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Stand

November 2016

Kontakt

Telefon: 0228 9826-0

Telefax: 0228 9826-199

E-Mail: poststelle@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de