



Eisenbahn-Bundesamt



EBA-JAHRESBERICHT 2017/2018





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

Er wird unentgeltlich abgegeben. Auszüge aus dem
Jahresbericht sind nur mit Quellenangabe gestattet.
Eine PDF-Version des EBA-Jahresberichtes steht unter
www.eisenbahn-bundesamt.de zum Download.



Inhalt

VORWORT	4
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT	6
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT	6
UMWELT	12
RESSORTFORSCHUNG	15
PLANFESTSTELLUNG	22
KAPAZITÄT	28
ÜBERWACHUNG	33
GEFÄHRLICHE GÜTER	35
FAHRZEUGE	37
DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE	40
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA	42
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR	44
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER	48
STANDORTE UND KONTAKTE	52



Liebe Leserinnen und Leser,

das System Bahn spielt eine wichtige Rolle in unserer Volkswirtschaft und möglicherweise auch in Ihrem Alltag. Etwa wenn Sie zu den Menschen gehören, die 2017 laut Statistischem Bundesamt insgesamt rund 2,7 Milliarden Eisenbahnfahrten auf Nahstrecken beziehungsweise

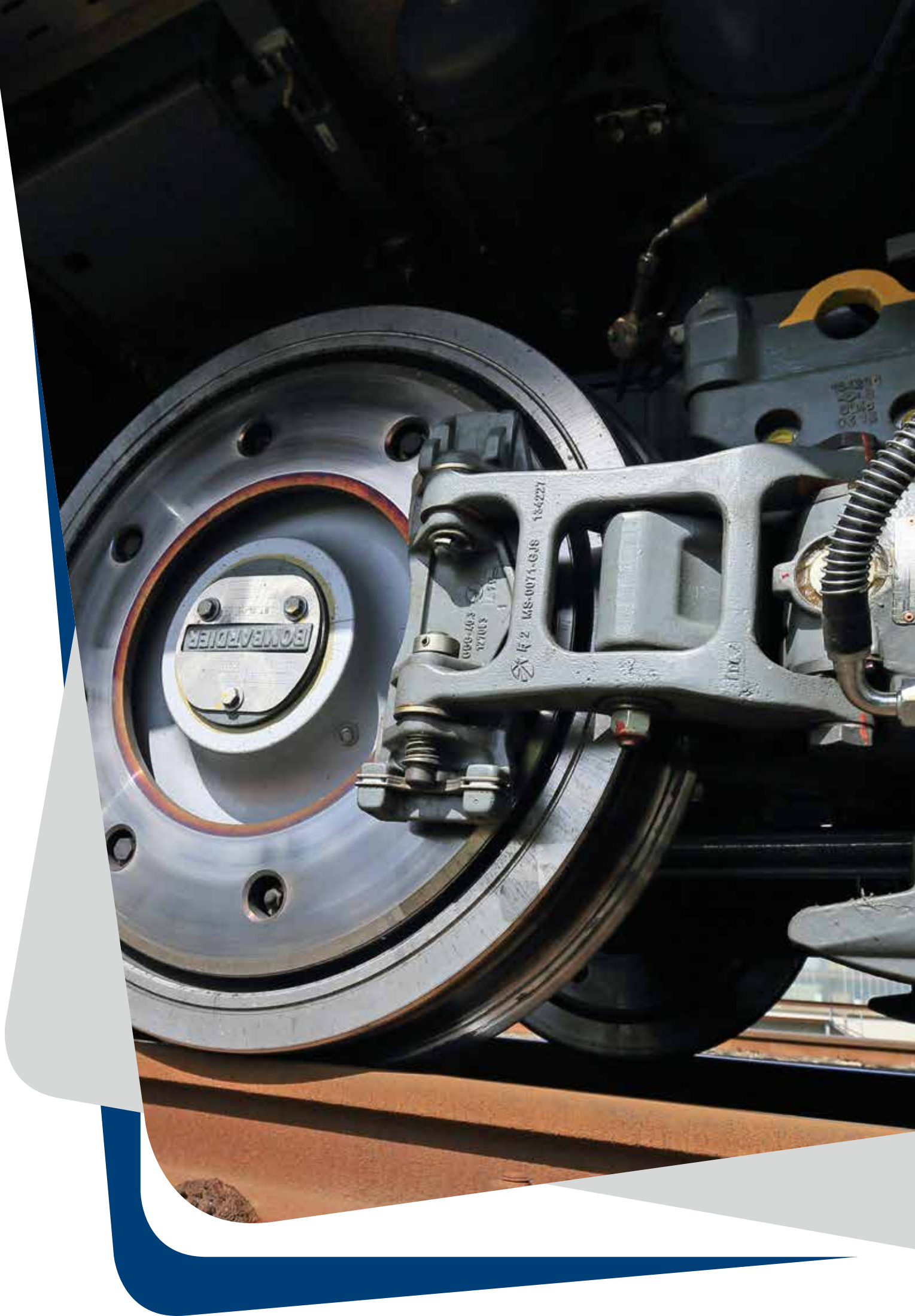
142 Millionen auf Fernstrecken absolviert haben. Der Verkehrsträger Schiene bietet viele Vorteile, aber er wirft natürlich auch Fragen auf. Dabei geht es beispielsweise um das Thema Lärm, das insbesondere in Ballungsräumen häufig zu Diskussionen führt. Darum gibt es hierzulande und auf europäischer Ebene zahlreiche gesetzliche Regelungen und Förderprogramme, die das Ziel haben, die Belastung durch Lärm zu verringern. In diesem Zusammenhang ist die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes ein hilfreiches strategisches Planungsinstrument. Einer ihrer wesentlichen Bestandteile ist die Beteiligung der Öffentlichkeit, zu der das Eisenbahn-Bundesamt in der zurückliegenden Berichtsperiode aufgerufen hat. Die erfreulich zahlreichen Rückmeldungen liefern in Kombination mit der Auswertung der Lärmkarten ein wirklichkeitsnahes Bild der Lärmsituation an Schienenwegen, verdeutlichen Handlungsbedarf und bieten damit wichtige Anstöße für Politik und Unternehmen. Mehr Informationen und Hintergründe dazu finden Sie in diesem Heft.

Darüber hinaus bringt der Fortschritt im Schienenverkehr immer komplexere technische Fragen mit sich – auch diese Herausforderung gilt es zu bewältigen. Das ist eine Zukunftsaufgabe, für die sich auch die Verwaltung mit qualifizierten Fach- und Führungskräften rüsten muss. Denn laufende Innovationen und zahlreiche, oft sehr große Infrastrukturprojekte machen vertieftes Fachwissen nötig – nicht nur in der Industrie, sondern auch in einer Behörde wie dem Eisenbahn-Bundesamt. Worin die Herausforderungen im Einzelnen bestehen können, ist im vorliegenden Jahresbericht nachzulesen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre,

A handwritten signature in blue ink that reads "Gerald Hörster". The signature is written in a cursive, slightly stylized font.

Gerald Hörster
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes





DAS EISENBAHN- BUNDESAMT

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

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

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

In der EBA-Zentrale in Bonn sind knapp 450 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Rund 800 weitere 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]

	2015	2016	2017
Einnahmen	32,3	36,1	34,8
Ausgaben ¹	87,1	87,6	91,0

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

LANDESEISENBAHNAUFSICHT (LEA)

Das EBA ist zuständige Aufsichtsbehörde für alle bundeseigenen Eisenbahnen sowie für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnunternehmen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen. Die übrigen Eisenbahnen unterliegen der Aufsicht der Bundesländer, wobei viele Länder von der Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, die Landeseisenbahnaufsicht an das EBA zu übertragen. Welche Aufgaben in welchem Umfang das EBA für das jeweilige Bundesland wahrnimmt, ist Bestandteil vertraglicher Regelungen.

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

¹ Unentgeltliche und gebührenfreie Aufgaben in 2017: 36% der EBA-Gesamtausgaben. Die Kennzahl umfasst sowohl Organisationseinheiten als auch Fachaufgaben ohne Möglichkeit der Einnahmeerzielung (z.B. Ressortforschung, Umgebungslärmkartierung, Lärmaktionsplanung, Umwelt- und Brandschutz, Tunnelsicherheit, Zivile Notfallvorsorge, Durchsetzungs- & Beschwerdestelle Bus und Schiff)



Dagmar Peters,
Leiterin des Referates
Umgebungslärmkartierung
und Lärmaktionsplanung

INTERVIEW MIT DAGMAR PETERS, LEITERIN DES REFERATES UMGEBUNGSLÄRMKARTIERUNG UND LÄRMAKTIONSPLANUNG

Die Lärminderungsplanung 2017/2018 ist abgeschlossen – was sind die wesentlichen Ergebnisse?

Die zwei Bausteine der Lärminderungsplanung sind im EBA die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung.

Die aktualisierten und überarbeiteten Lärmkarten und Statistiken stehen seit Sommer 2017 auf unserer Website zur Verfügung. Der jüngste Lärmaktionsplan (LAP) ist im Juli 2018 fertig geworden und kann ebenfalls im Internet abgerufen werden.

Der Lärmaktionsplan spiegelt vor allem die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wider. Wie hängen die beiden Komponenten Lärmkartierung und Beteiligung der Öffentlichkeit zusammen?

Lärmkartierung und der Aktionsplan bauen gewissermaßen aufeinander auf. Die Lärmkarten und die Statistiken, etwa die Zahlen der belasteten Bewohner, zeigen ganz anschaulich, wie die Lärmsituation in den betrachteten Gebieten aussieht. Dabei werden die Haupteisenbahnstecken und innerhalb der Ballungsräume sogar auch die Nebenstrecken berücksichtigt.

Im Lärmaktionsplan kommt dann noch eine Lärmkennziffer hinzu, mit der sich zum Beispiel die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken an verschiedenen Standorten vergleichen lässt. Bei diesen Instrumenten haben wir es immer mit berechneten Größen zu tun. Durch die Öffentlichkeitsbeteiligung lässt sich im Lärmaktionsplan zusätzlich auch noch die subjektiv empfundene Belastung darstellen.

Warum wird der Lärm überhaupt berechnet und nicht gemessen?

Die EU-Richtlinie, auf deren Grundlage wir den Lärm kartieren, lässt beides zu: messen und rechnen. Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie haben sich jedoch Lärmrechnungen als Standardmethode durchgesetzt, weil sich nur damit große Gebiete kartieren lassen. Wir haben im letzten Durchgang der Lärmkartierung 56.000 Quadratkilometer Fläche betrachtet. Um zu einem auch nur ansatzweise brauchbaren Messergebnis zu kommen, hätte man bundesweit unzählige Messpunkte installieren und über sehr lange Zeit unterhalten müssen. Außerdem muss man bei Messungen beachten, dass diese unter anderem Witterungseinflüssen und Verkehrsschwankungen unterliegen. Daher haben wir nach den vom Gesetzgeber vorgegebenen Methoden gerechnet. So konnte man ein riesiges Gebiet nach einem einheitlichen Vorgehen wiederholt über einen langen Zeitraum abbilden, denn die Berechnungen fußen ja unter anderem auf dem Jahresfahrplan der DB AG.

Ist die Berechnung denn exakt genug?

Ja, das ist sie. Die Methoden, nach denen die Schallausbreitung berechnet wird, sind sehr komplexe Computersimulationen und genau auf die Anforderungen der Umgebungslärmkartierung zugeschnitten. Man muss sich vor Augen halten, dass es sich nach dem Willen der EU um strategische Lärmkarten handelt. Die Karten sollen zu einem europaweit einheitlichen Konzept in Bezug auf Lärminderung führen, zu einem harmonisierten Verständnis. Wichtig ist daher vor allem, dass in der ganzen EU einheitlich vorgegangen wird. In Zweifelsfällen wird übrigens die Lärmbelastung immer eher zu hoch als zu niedrig veranschlagt, so dass man nicht befürchten muss, dass sich ein Bild ergibt, dass den Lärm harmloser darstellt, als er wirklich ist. Es wird also grundsätzlich zu Gunsten der durch den Lärm belasteten Menschen gerechnet.

ZUR PERSON

Dagmar Peters ist seit 2009 beim Eisenbahn-Bundesamt und beschäftigt sich neben der konzeptionellen Begleitung von Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung unter anderem mit Grundsatzfragen der Themen Open Data, Geodatenmanagement und Infrastrukturdaten. Die studierte Geographin mit einem Master in Geoinformationssystemen hat sich im Laufe ihrer Karriere mit Themen der satellitengestützten Fernerkundung und der interoperablen Bereitstellung von Daten beschäftigt. So hat sie sich unter anderem über die Geographie Eiderstedts, die Vegetation Südwesafrikas und über Frühwarnsysteme für Erdbeben Gedanken gemacht. Heute steht sie als Referatsleiterin einem jungen Team vor, dessen Mitglieder aus vielen verschiedenen wissenschaftlichen Fachrichtungen kommen – darunter Physik, Geologie und Philosophie.

Woher kommen die Daten für die Berechnung?

Das EBA verfügt nicht über eigene Daten, sondern beschafft sie sich aus verschiedenen Quellen. Dazu gehören natürlich die DB Netz AG als Betreiberin der Infrastruktur, aber auch das Statistische Bundesamt (Destatis) oder das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie. Wir prüfen natürlich, ob die Daten plausibel sind.

Welche Herausforderungen gab es bei der Lärmkartierung?

Wir sprechen über zwei Terabyte Daten, die qualitätsgesichert, homogenisiert und verarbeitet werden mussten. Das war eine sehr große Herausforderung, zumal auch der Zeitrahmen wirklich straff war. Allein die Berechnung der Schallausbreitung hat etwa vier Monate benötigt. Zwar hat uns ein Dienstleister zugearbeitet, aber es gab noch unzählige Arbeitsschritte und offene Fragen, die nur das EBA mit seinen Mitarbeitern lösen konnte. Dass alles gut und termingerecht geklappt hat, ist dem außergewöhnlichen Einsatz der engagierten Kolleginnen und Kollegen hier im Referat zu verdanken.

Wann werden die Lärmkarten wieder auf den neusten Stand gebracht?

Nach den EU-Regeln ist das für 2022 vorgesehen. Die Vorbereitungen laufen allerdings jetzt schon. Wir greifen zum Beispiel Rückmeldungen auf und arbeiten permanent daran, die Genauigkeit der Datensätze, mit denen gerechnet wird, zu erhöhen. Auch die EU selbst bekommt natürlich Feedback und stößt ihrerseits Verbesserungen der Verfahren an. Es gilt also: Nach der Lärmkartierung ist vor der Lärmkartierung.

Welche speziellen Herausforderungen gibt es bei der Lärmaktionsplanung?

Den ambitionierten Zeitplan, den der europäische Gesetzgeber festgelegt hat, haben wir eingehalten: Die Lärmaktionsplanung inklusive zweistufiger Öffentlichkeitsbeteiligung haben wir innerhalb nur eines Jahres abschließen können, nachdem die neuen Lärmkarten veröffentlicht worden sind. Darüber hinaus ist ja noch relativ neu, dass das EBA auch bei der Lärmaktionsplanung in Ballungsräumen mitwirkt. Das bedeutet zum Beispiel, dass wir den Kommunen nach ihrem Bedarf aufbereitete Karten und Statistiken liefern. Hinzu kommt, dass wir viel im





ganzen Bundesgebiet unterwegs sind, um in Kommunen, bei Bürgerinitiativen oder in Gremien auf Landes- und Bundesebene über die Lärmaktionsplanung zu informieren.

Haben Sie diesmal etwas anders gemacht als beim Pilot-Lärmaktionsplan 2015?

Der Pilot-Plan war ja gewissermaßen ein freiwilliger Probedurchgang, bevor wir dann den ersten gesetzlich vorgesehenen Lärmaktionsplan erstellt haben. Wir haben über den Durchgang 2017/2018 früher und umfangreicher informiert. Außerdem haben wir uns auch methodisch weiter entwickelt. So haben wir z.B. die Lärmkennziffer verbessert. Es gibt jetzt neben einer kommunalen Lärmkennziffer auch eine, die auf einem 100 x 100-Meter-Raster basiert und ein viel differenzierteres Bild ergibt.

Wie war die Resonanz im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, sind Sie mit der Teilnehmerzahl zufrieden?

Im Vergleich zum Pilot-Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2015 hat sich – vor allem in der ersten Phase – die Zahl der Beteiligungen deutlich erhöht. Sicher liegt es unter anderem daran, dass die Aktion seit dem Pilot-Durchgang bekannter geworden ist. Beiträge gab es natürlich im ganzen Land, Schwerpunkte

waren aber z.B. die Gegenden um Hannover und München, der Großraum Rhein-Neckar, das Elbtal um Dresden sowie das südliche Ruhrgebiet.

Welche Rückmeldungen, Lob und Kritik, gab es zum Verfahren?

Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich vor allem eine bessere Verzahnung der Instrumente und Programme gegen Lärm, die es bereits gibt. Diese Anregung wurde jetzt aufgegriffen: In Einklang mit dem neuen Koalitionsvertrag wird jetzt angestrebt, das Lärmsanierungsprogramm enger mit den Instrumenten der Umgebungslärmrichtlinie zu verschränken. Entsprechende Möglichkeiten der Harmonisierung und damit der Steigerung von Transparenz und Effizienz werden derzeit geprüft.

Was passiert nun mit den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung? Und wann gibt es die nächste Runde?

Es knüpfen sich keine direkten Rechtsfolgen an den Plan. Seine Ergebnisse sind aber transparent und liegen auch den Planungsträgern, also z.B. der Bahn und den Kommunen vor. Der nächste Lärmaktionsplan ist für 2023 vorgesehen, die Öffentlichkeit wird entsprechend früher schon beteiligt.



UMWELT

LÄRMKARTIERUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz dafür zuständig, Lärmkarten an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auszuarbeiten. Die Kartierung erfasst alle Haupteisenbahnstrecken sowie innerhalb von Ballungsräumen zusätzlich alle sonstigen Strecken. Haupteisenbahnstrecken weisen ein Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr auf. Kriterium für einen Ballungsraum ist ein Gebiet mit mehr als 100.000 Einwohnern bei einer Einwohnerdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Ballungsräume abzugrenzen liegt in der Zuständigkeit der Bundesländer.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind mindestens alle fünf Jahre zu prüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.

Im Rahmen der jüngsten Aktualisierung hat das EBA den Schienenverkehrslärm entlang von etwa 16.500 km Eisenbahnstrecken ermittelt. Dafür mussten große Mengen an

Geodaten wie Gelände, Gleislage, Schallschutzwände, Gebäude, Einwohnerdichten und Fahrplandaten gesammelt, aufbereitet, geprüft und in ein schalltechnisches Modell überführt werden. In diesem schalltechnischen Modell wurde schließlich die Schallausbreitung berechnet und die Lärmbelastung entlang der Eisenbahnstrecken ermittelt.

Die Lärmbelastung wurde flächendeckend in einem Untersuchungsgebiet von etwa 56.000 Kilometer und etwa 20 Millionen Gebäuden berechnet. Die Ergebnisse hat das EBA im Juni 2017 in Form von Lärmkarten und statistischen Angaben – etwa zur Zahl lärmbelasteter Menschen – veröffentlicht.

www.eba.bund.de/laermkartierung.

Unter diesem Link finden Sie nicht nur die Ergebnisse der Lärmkartierung in kartographischer und tabellarischer Darstellung, sondern auch weitere Informationen, etwa zu den Berechnungsmethoden für den Schienenverkehrslärm.

Die Ergebnisse übermittelt das EBA – so verlangt es die Umgebungslärmrichtlinie – auch an die EU-Kommission.

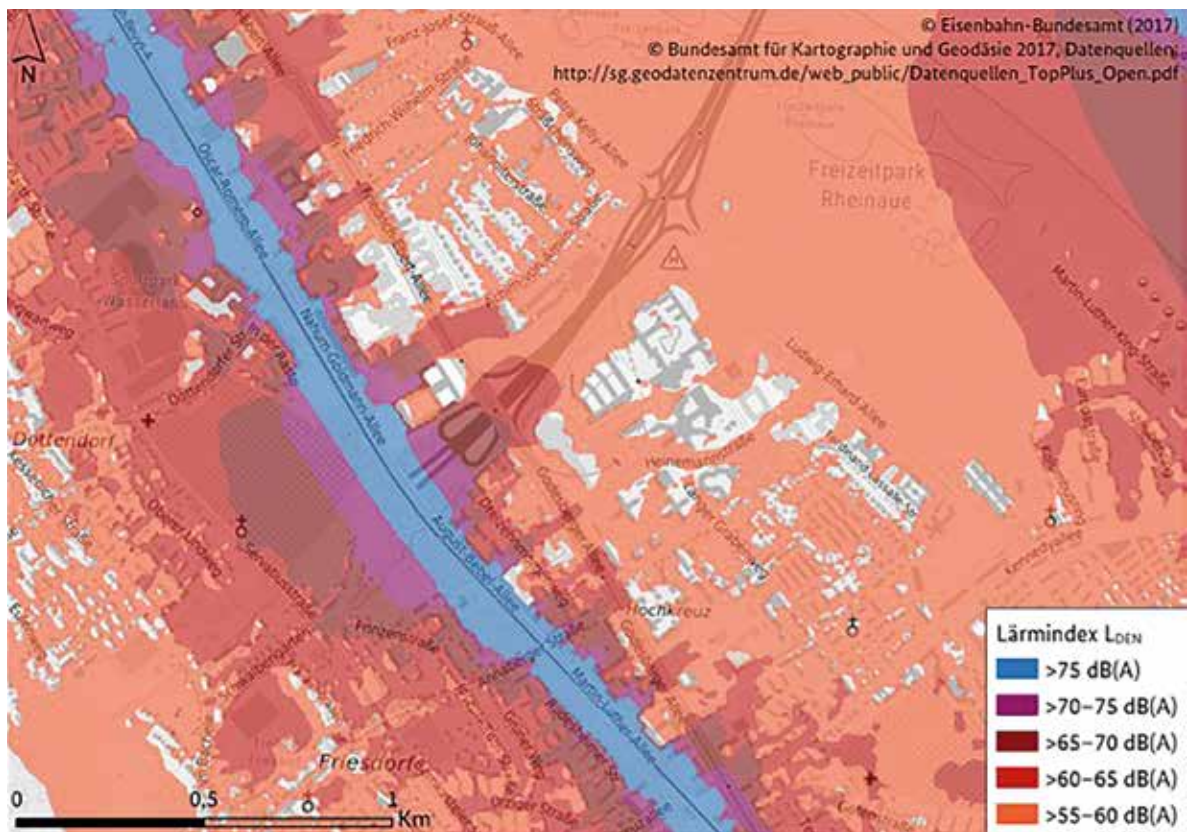


Abbildung: Ausschnitt aus dem Kartendienst des EBA für den Lärmindex L_{DEN}

Ab der nächsten Kartierungsrunde (2022) löst die Berechnungsvorschrift CNOSSOS (Common Noise Assessment Methods) die bislang verwendete VBUSch (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen) ab. CNOSSOS soll EU-weit eine einheitliche Lärmberechnungsmethodik definieren und Berechnungsergebnisse der EU-Mitgliedsstaaten untereinander vergleichbar machen. Der Steuerungsgruppe für die Umsetzung von CNOSSOS in deutsches Recht gehört auch das EBA an.

LÄRMAKTIONSPLANUNG

Die Lärmkartierung ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Ein Lärmaktionsplan ist ein umweltpolitisches Planungs-

instrument, mit dessen Hilfe die Belastung durch Umgebungslärm langfristig gesenkt werden soll. Das Eisenbahn-Bundesamt ermittelt hierfür die Lärmsituation an den Haupt-eisenbahnstrecken des Bundes, wie sie sich aus den Ergebnissen der strategischen Lärmkartierung und aus den Rückmeldungen aus einem Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren ergibt. Darüber hinaus werden geplante oder bereits durchgeführte Maßnahmen des Bundes zur Lärminderung dargestellt und der ermittelten Lärmbelastung gegenübergestellt. Der Lärmaktionsplan bietet Entscheidungsträgern, Städten und Gemeinden eine Grundlage für weitere Planungen. Bürgerinnen und Bürgern gibt er die Gelegenheit sich zu informieren. Unmittelbare Rechtsansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus dem Lärmaktionsplan aber nicht.

Seit 2015 ist das EBA dafür zuständig, einen bundesweiten Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit aufzustellen. Darüber hinaus wirkt es in einem gesonderten Prozess an den Lärmaktionsplanungen der derzeit 70 Ballungsräume mit und unterstützt dabei die jeweils zuständigen Behörden. Die gesetzlichen Regelungen finden sich in §§ 47 a-f BImSchG.

2016 hatte das EBA bereits einen Pilot-Lärmaktionsplan herausgegeben. 2018 wurde nun der erste reguläre Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes veröffentlicht. Er ist im Internet unter www.eba.bund.de/lap abrufbar und kann auch als Druckversion angefordert werden.

Zuvor hatte es im Sommer 2017 und zu Beginn des Jahres 2018 wieder zwei ausgedehnte Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben. In der ersten Phase hatten sich die Beiträge mit rund 38.000 gegenüber dem Pilot-Lärmaktionsplan vervielfacht.

Eine Website mit allen wichtigen Informationen zur Lärmaktionsplanung hatte das EBA bereits vor Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung eingerichtet:

www.laermaktionsplanung-schiene.de



Abbildung: Der Lärmaktionsplan Teil A ist auch als Druckversion erhältlich.

Der Lärmaktionsplan enthält nicht nur eine Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Lärmkarten, sondern bewertet auf ihrer Grundlage auch die Belastungssituation. Ein zweckmäßiges Verfahren hierfür ist die Berechnung einer Lärmkennziffer (LKZ). Die LKZ ist ein Maß für die Lärmbelastung in einem vordefinierten Gebiet. Sie ermöglicht den Vergleich verschiedener lokaler und regionaler Lärmsituationen. Die LKZ wurde einerseits für das Gebiet einer gesamten Kommune und andererseits in einem 100 x 100-Meter-Raster erstellt. Insgesamt wurden bundesweit etwa 300.000 Zellen berechnet. Die Darstellung dieser Raster-LKZ kann bundesweit im Kartendienst des EBA eingesehen werden. In dem Viewer sind zudem die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung für die einzelnen Kommunen abrufbar.

Im Zuge seiner Mitwirkung an den Lärmaktionsplänen in Ballungsräumen arbeitet das Eisenbahn-Bundesamt unter anderem Karten- und Informationsmaterial auf. Im Berichtszeitraum hat das EBA unter anderem durch Vorträge und in Diskussionsrunden die verantwortlichen Stellen der 70 Ballungsräume hierzulande darüber informiert, wie seine Mitwirkung bei der Lärmaktionsplanung aussieht.

Vereinbarungsgemäß berücksichtigt das EBA in seinem Lärmaktionsplan regionale Besonderheiten der Lärmaktionsplanung, wenn die örtlich zuständigen Stellen diese vorab kommuniziert haben. Anfragen und Stellungnahmen werden in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG bearbeitet, wodurch die Ballungsräume ausführlich über die Lärmsituation an der Schiene informiert werden. Diese Informationen können die Kommunen dann beispielsweise über ihre eigenen Lärmaktionspläne an ihre Bürgerinnen und Bürger weitergeben.

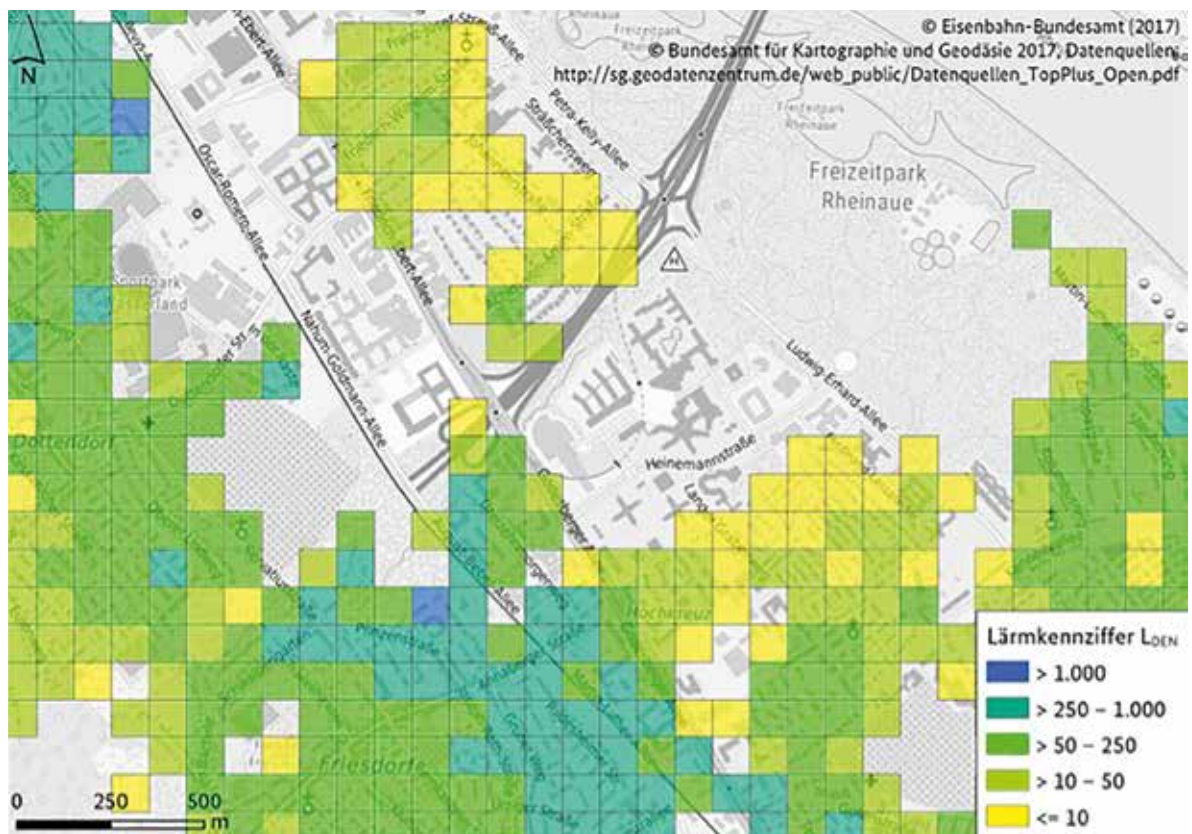


Abbildung: Ausschnitt aus dem Kartendienst des EBA, Darstellung der Lärmkennziffer (LKZ) für den L_{DEN} .

RESSORTFORSCHUNG

Ressortforschung bezeichnet die praxisbezogenen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Bundes, die dazu dienen politische Entscheidungen vorzubereiten, zu unterstützen oder umzusetzen. Im Bereich der Schiene schafft Ressortforschung unabhängiges Fachwissen an der Schnittstelle von Wissenschaft, Industrie, Verwaltung und Politik. Die Forschungs- und Entwicklungsprojekte (FuE-Projekte) sind interdisziplinär angelegt, um die Schnittstellen und die Komplexität des Gesamtsystems Schiene zu berücksichtigen. Die Schwerpunkte liegen auf den Themen Sicherheit, Umwelt und Wirtschaftlichkeit.

Die Ergebnisse der beim EBA angesiedelten Ressortforschung sollen der gesamten Branche zugänglich gemacht werden. Durch ihren Praxisbezug tragen sie dazu bei, dass wichtige Innovationen nicht nur entwickelt, sondern auch praxistauglich umgesetzt und durch den Sektor genutzt werden können. Dadurch werden das Knowhow im Eisenbahnbereich und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gestärkt.

Darüber hinaus unterstützt die anwenderbezogene und problemorientierte wissenschaftliche Bearbeitung von Themen das EBA dabei, seine gesetzlichen Aufgaben wahrzunehmen.



PROGRAMM

Das EBA legt die übergeordneten Forschungsziele in Abstimmung mit dem BMVI fest. Das jährliche und mittelfristige Programm spiegelt dabei den Forschungsbedarf des EBA sowie die politischen Prioritäten wider. Derzeit begleitet das EBA etwa die Einführung des Building Information Modeling (BIM) sowie die Initiativen des BMVI zum Lärmmonitoring und zum innovativen Lärmschutz. Mehr dazu siehe Seite 21.

BMVI-EXPERTENNETZWERK

Das BMVI-Expertenetzwerk Wissen – Können – Handeln befasst sich seit Januar 2016 mit Forschungsfragen zur sicheren und nachhaltigen Entwicklung der Verkehrssysteme in Deutschland. Im Expertenetzwerk arbeiten das EBA und weitere sechs nachgeordnete Behörden des BMVI zusammen: Bundesanstalt für Gewässerkunde

(BfG), Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Deutscher Wetterdienst (DWD), Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Ziel ist es, die Expertise der Ressortforschungseinrichtungen und Behörden des BMVI zu bündeln, um den Chancen und Herausforderungen des gesamten Verkehrssystems in Deutschland im 21. Jahrhundert optimiert zu begegnen. Es geht dabei um die Anpassung an Risiken durch Klimawandel und Wetterextreme und auch um neue Konzepte für eine nachhaltige Mobilität im Einklang mit der Umwelt, welche die Modernisierung der Infrastruktur einschließen.

Das Expertenetzwerk ist in fünf Themenfelder aufgeteilt.

www.bmvi-expertennetzwerk.de

Themenfeld 1

„Verkehr und Infrastruktur an Klimawandel und extreme Wetterereignisse anpassen“

Es geht darum, zu bestimmen inwiefern Verkehr und Infrastruktur durch Klima-Veränderungen und extreme Wetterereignisse verwundbar sind und entsprechende Anpassungsoptionen zu entwickeln. Von besonderem Interesse sind die Resilienz gegenüber extremen Wetterereignissen und die nachhaltige Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur. Es werden Klimaszenarien sowie Verfahren zur Klimawirkungsanalyse entwickelt und in Fokusgebieten angewendet. Das EBA beschäftigt sich in dem Kontext mit den Schwerpunktthemen „Sturmgefahren“ und „Anpassungsoptionen“ (zusammen mit der BAW).

Themenfeld 2

„Verkehr und Infrastruktur umweltgerecht gestalten“

Als Teil der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie geht es darum, zur umweltgerechten Gestaltung von Verkehr und Infrastruktur beizutragen. Ziele sind die Erhaltung und Förderung der Biodiversität und Strukturdiversität, Bewertung und Minimierung stofflicher und nichtstofflicher Wirkungen des Verkehrs sowie die Entwicklung von Verfahren zur Nachhaltigkeitsbewertung von Verkehr und Infrastruktur. Das EBA leitet das Schwerpunktthema „Entwicklung praxisorientierter und präventiver Unterhaltungsstrategien zur Kontrolle und Minimierung der Beeinträchtigungen durch gebietsfremde Arten (Neobiota)“. Auf Grundlage der ersten Ergebnisse kann nun eingeschätzt werden, welche Arten für das Schienennetz problematisch sind und mit welchen Strategien die Bahn ihren gesetzlichen Verpflichtungen zur Bekämpfung invasiver Arten nachkommen kann.

Themenfeld 3

„Verlässlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen erhöhen“

Hier werden Verkehrsinfrastrukturen – vor allem Ingenieurbauwerke wie Brücken, Tunnel und Schleusen - vor dem Hintergrund ihrer Altersstruktur betrachtet. Ziel ist es, die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastrukturen weiterhin zu gewährleisten. Die vorhandenen Ressourcen müssen dafür priorisiert und effizient für die Erhaltung eingesetzt werden. Die Infrastruktur wird hierbei gesamthaft gesehen, so dass nicht nur der Verfügbarkeit eines einzelnen Verkehrssystems Rechnung getragen wird. Das EBA leitet das Schwerpunktthema „Bauen unter Betrieb“.

Themenfeld 4

„Digitale Technologien konsequent entwickeln und anwenden“

Seit 2018 leitet das EBA dieses Themenfeld, bei dem der Fokus auf der konsequenten Nutzung der Möglichkeiten liegt, die die Informations- und Kommunikationstechnologien für das Verkehrssystem und die Infrastruktur bieten. Wissenschaftlich bearbeitet werden sowohl Fragen der Nutzung digitaler Technologien durch die Behörden selbst als auch Fragen hinsichtlich der Aufsicht und Genehmigung dieser Technologien. Die Trends und Möglichkeiten neuer Entwicklungen sollen antizipiert werden, um dann in der Umsetzung der Systeme entscheidende Impulse zu setzen, damit der Nutzen für die Verkehrsträger und die Behörden maximiert werden kann.

Themenfeld 5

„Einsatzpotentiale erneuerbarer Energien für Verkehr und Infrastruktur verstärkt erschließen“

Durch den Einsatz emissionsärmerer Technologien im Verkehr soll zum einen ein

Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasen generiert werden. Zum anderen soll die Integration von regenerativen Energien in die Verkehrsinfrastruktur gefördert werden. Es gilt, die Bedingungen für den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien in Verkehr und Infrastruktur zu benennen und Lösungsvorschläge bzw. Handlungsstrategien zu erarbeiten. Das EBA führt dazu deutschlandweite Betrachtungen durch. Dabei werden die Einsatzpotenziale von erneuerbaren Energien ausgelotet, die dann wiederum den Rahmen geben für lokale/regionale weiterführende Untersuchungen.

AUSGEWÄHLTE PROJEKTE

Eine Auswahl abgeschlossener und laufender Forschungs- und Entwicklungsprojekte für das BMVI-Expertennetzwerk und die allgemeine Ressortforschung im EBA:

Gefahrenhinweiskarte für Hang- und Böschungsrutschungen

Ziel des Projektes war die Erstellung einer Gefahrenhinweiskarte für Hang- und Böschungsrutschungen auf Basis einer deutschlandweit einheitlichen Methodik. Die Ergebnisse erlauben eine grundlegende Ableitung von potenziell durch Hangrutschungen gefährdeten Streckenabschnitten und bilden die Grundlage für weitere Arbeiten zur Thematik der Gefährdung des Schienennetzes durch gravitative Massenbewegungen.

Entwicklung von Testfällen für ERTMS

Die Einführung von ERTMS (ETCS und GSM-R) ist ein wichtiges Element der europäischen Integration des Eisenbahnsektors. Die europäischen technischen Spezifikationen für ETCS verfolgen den Ansatz der Teilharmonisierung. Um die sichere Funktion von ERTMS zu gewährleisten, sind also na-

tionale Ergänzungen zwingend notwendig. Sie müssen definiert, umgesetzt und geprüft werden. Ein wesentlicher Bestandteil des Nachweises der sicheren Funktion sind Tests. Im Rahmen des FuE-Projektes wurde für die Verfahren der Typzulassung, Inbetriebnahmegenehmigung sowie die Eisenbahnaufsicht ein ERTMS-Testfallkatalog erarbeitet.

Auswirkungen von Instandhaltungsmaßnahmen auf Eidechsen-Population

Generelle artenschutzrechtliche Bedenken und daraus resultierende Vorgaben der örtlichen Naturschutzbehörden erschweren oft notwendige Instandhaltungsmaßnahmen im Gleisbett der Bahn. Häufig fehlt es an belastbaren Zahlen hinsichtlich der Auswirkungen auf Flora, Fauna und Habitat. Im Rahmen des Forschungsvorhabens wurde darum an einer Beispielsecke unter Realbedingungen untersucht, wie sich eine maschinelle Schotterreinigung auf die vorhandene Zauneidechsenpopulation auswirkt. Hierbei wurden sowohl Untersuchungen zum Fluchtverhalten von einzelnen Individuen als auch zur Populationsgröße und -struktur vor und nach der Maßnahme vorgenommen. Danach können populationschädigende Auswirkungen dieser typischen Unterhaltungsmaßnahme unter den untersuchten Rahmenbedingungen ausgeschlossen werden.

Ermittlung und Risikobewertung der für die Bahn kritischen invasiven Arten

EU-Recht und Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) schreiben vor, bestimmte invasive Arten zu bekämpfen. In diesem Forschungsvorhaben wurde für 123 als invasiv eingestufte Arten das jeweilige spezifische Invasionsrisiko für den Verkehrsträger Schiene ermittelt. Auf Bahntrassen ist bei-



spielsweise mit Baum-Arten wie Götterbaum und Robinie zu rechnen oder mit der Ausbreitung verschiedener invasiver Arten von Knöterich und Bärenklau. Dagegen spielen invasive Tierarten für die Bahn eine geringe Rolle, Ausnahme davon sind Tigermücken, die Krankheiten übertragen. Für die relevantesten Arten wurden umfangreiche Steckbriefe erstellt mit Angaben zu potentiellen Schäden, Gesundheitsrisiken, möglichen Bekämpfungsmethoden (z.B. geeignete Herbizide) oder Bekämpfungsschwerpunkten.

Anpassung der Regelwerke an die Folgen des Klimawandels

Der Klimawandel bringt neue Herausforderungen für den Verkehrsträger Schiene mit sich. Fragen bestehen zu der Betroffenheit der einzelnen Anlagenkomponenten, wie etwa Schienen, Entwässerungseinrichtungen oder Klimaanlagen. Übergeordnetes

Ziel ist die Anpassung der Regelwerke, um die auf dieser Grundlage erstellten Anlagen/ Betriebsteile möglichst lange und sicher nutzen zu können. Im Rahmen des FuE-Projektes wird das bestehende Regelwerk hinsichtlich möglicher Gefahren aus dem Klimawandel analysiert.

Optimierungspotential Bahnübergangssicherung

Obwohl die Zahlen der Unfälle und Unfalldoten an Bahnübergängen rückläufig sind, bleiben die Übergänge ein Unfallschwerpunkt an der Schnittstelle zwischen Schiene und Straße. Ziel des FuE-Projektes ist eine Gesamtsicherheitsanalyse, aus der sich ableiten lässt, wie die Sicherung an Bahnübergängen optimiert werden kann. Betrachtet werden zudem alternative Lösungen durch stärkere Berücksichtigung des menschlichen Verhaltens – das gilt sowohl für aufmerksamkeits erhöhende Maßnahmen als

auch für die technische Gestaltung von Bahnübergängen.

Staubreduzierung beim Einsatz von Bettungsreinigungsmaschinen

Bei verschiedenen Tätigkeiten bei der Unterhaltung von Bahnanlagen ist die Staubbelastung der Arbeitskräfte sehr hoch. Vor allem in Tunneln ist die Abführung von Staub schwierig. Dort treten daher hohe Belastungen auf, denen nicht alleine durch persönliche Schutzausstattung begegnet werden kann. Innerhalb des Projektes wird ein Absaugungssystem entwickelt, mit dem Großbaumaschinen auch weiterhin unter Beachtung des Arbeitsschutzes eingesetzt werden können.

Softwareentwicklung im Eisenbahnbereich
Die technischen Systeme im Eisenbahnbereich sind zunehmend softwarebasiert. Die Funktionalität und Komplexität steigt, die Grenzen zwischen technischen Systemen schwinden (z.B. Mehrfachnutzung von Anzeigen und Sensorik). Es ist notwendig, bestehende Regelwerke an den Stand der Technik anzupassen. Allerdings ist das Verfahren relativ langwierig. Zusätzlich kommt es durch die zunehmende Vernetzung einerseits und

den Wunsch nach dem verstärkten Einsatz von kostengünstigen (nicht bahnspezifischen) Industriekomponenten andererseits zu deutlich verkürzten Produktlebenszyklen und zu erhöhten Anforderungen an die Sicherheit. Ziel des FuE-Projektes ist die Analyse der bestehenden Trends der Softwareentwicklung. Es werden Vorschläge abgeleitet, um die Standards, Methoden und Prozesse sowie die Ausbildung von Softwareentwicklern und Ingenieuren weiterzuentwickeln.

Zustandsüberwachung des Gleisbereiches (ZuG)

Die für das automatisierte Fahren generierten Daten (primär Videodaten) sollen weiter genutzt werden, um Informationen über den Zustand der Schieneninfrastruktur abzuleiten. Das BMVI fördert das auf drei Jahre angelegte und vom EBA koordinierte Projekt über den mFund. Ziel ist, Abweichungen an baulichen Strukturen (Masten, Böschungen, Lärmschutzwänden), an Gleisen (Absackungen, Wölbungen, Verschiebungen) und an der Vegetation (Bäume, Büsche) zu identifizieren. Darauf aufbauend wird ein System entwickelt, mit dem die Daten bewertet und die nötigen Instandhaltungsmaßnahmen effizient geplant und umgesetzt werden können.



BUILDING INFORMATION MODELING (BIM)
 BIM ist eine softwarebasierte Methode zur systematischen Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Bauwerken. Ziel ist die Erhöhung der Sicherheit bei Kosten und Terminen sowie die Steigerung der Gesamtqualität. Die Deutsche Bahn AG erprobt derzeit anhand von Pilotvorhaben die Anwendung von BIM. Von 2020 an sollen nach einem Stufenplan Bauprojekte im Verantwortungsbereich des BMVI mit BIM geplant und gebaut werden. Durch die voll digitalisierte Planung von Bauwerken eröffnen sich auch für die Genehmigungs- und Aufsichtsverfahren große Potentiale. Das EBA bereitet die Einbindung von BIM in seine Prozesse vor, um solche Verfahren auch künftig effizient durchführen zu können. Es werden zunächst die Anforderungen an das BIM-Modell und dann die Anforderungen an die Daten sowie an deren Integrität und Sicherheit identifiziert.

INNOVATIVER LÄRMSCHUTZ

Im Rahmen der „Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert“ (I-LENA) des BMVI können Entwickler von Lärmschutzmaßnahmen an der Infrastruk-

tur ihre Innovationen anwendungsorientiert auf einer Erprobungsstrecke der DB AG im Praxiseinsatz testen. Erfolgreich getestete und zugelassene Technologien sollen in das einschlägige Regelwerk der DB AG und somit in das Lärmschutzportfolio der Deutschen Bahn aufgenommen werden. Die Initiative wird fachlich durch das EBA begleitet. Die eingereichten Vorschläge werden hinsichtlich des Lärminderungspotenzials, der Wirtschaftlichkeit und der Gestaltung der Technologie bewertet. Weiter werden z.B. der Innovationsgrad, der Reifegrad und die erwartete akustische Wirkung geprüft. Nach erfolgreicher akustischer Erprobung besteht die Möglichkeit der Anerkennung der innovativen Technologien nach der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03).

LÄRMMONITORING

Der Schutz vor Verkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Beim Schienenverkehrslärm steht die Lärminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf leisere Bremstechniken im Mittelpunkt. Bis 2020 will die Bundesregierung den Schienenlärm halbieren. Unter dem Stichwort „Lärmmonitoring“ führt das EBA im Auftrag des BMVI Messungen der Lärmemissionen des Schienenverkehrs im realen Betrieb durch. Dazu werden entlang des deutschlandweiten Netzes mindestens 17 Messstellen errichtet und betrieben. Primäres Ziel dieser Messungen ist es, anhand des Schallpegels zu dokumentieren, inwiefern die Umrüstung der Güterzugbremsen von lauten Graugussbremssohlen auf leisere Verbundstoffbremssohlen zu einer Reduktion der Emission der vorbeifahrenden Züge führt. Die Ergebnisse werden im Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.





PLANFESTSTELLUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Nach dem Gesetz muss die Planfeststellungsbehörde entscheiden, wenn eine Eisenbahnbetriebsanlage gebaut oder geändert werden soll. Das gilt sowohl für die Gleisanlagen als auch etwa für Brücken oder Tunnel, Bahnhöfe oder die Leit- und Sicherungstechnik. Es muss zum Beispiel entschieden werden, ob das

Vorhaben private oder öffentliche Interessen berührt und wie diese in der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Das EBA plant selbst keine Bauvorhaben und führt sie auch nicht durch, sondern es entscheidet auf Antrag des Vorhabenträgers, eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes, ob die Planungen zulässig sind. In den Händen des Vorhabenträgers liegt auch die Steuerung und Koordination des Bauvorhabens.

Bevor das EBA einen Planfeststellungsbeschluss erlässt, führt die dafür zuständige Landesbehörde eigenständig ein Anhörungsverfahren durch. Die Anhörungsbehörde lässt dafür die Planunterlagen in den Gemeinden auslegen, die von dem Vorhaben betroffen sind. Jeder, dessen Belange das Vorhaben berührt, erhält so die Gelegenheit, Einwendungen gegen den ausgelegten Plan zu erheben. Im Übrigen fordert die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange (Behörden und andere Stellen) auf, Stellung zu nehmen. Die Anhörungsbehörde kann einen Erörterungstermin durchführen. In diesem werden die Stellungnahmen und die Einwendungen besprochen zusammen mit dem Vorhabenträger, den Behörden, den Betroffenen, den Vereinigungen und denjenigen, die Einwendungen oder Stellungnahmen eingereicht haben. Das Anhörungsverfahren endet damit, dass die Anhörungsbehörde ihre abschließende Stellungnahme formuliert und sie an das EBA sendet.

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

Die Dauer des behördlichen Verfahrens ist einzelfallabhängig. Im Durchschnitt beträgt die Gesamtdauer eines Planfeststellungsverfahrens im Rahmen eines Bedarfsplanvorhabens drei Jahre und sechs Monate. An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann bei Erfüllung besonders definierter Voraussetzungen eine Plangenehmigung erteilt werden. In Fällen von unwesentlicher Bedeutung können Planfeststellung oder Plangenehmigung unter Umständen entfallen (Planverzicht).

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

Der Gesetzgeber ist bestrebt, die Akzeptanz von Planfeststellungsentscheidungen zu fördern. Der Vorhabenträger ist deshalb dazu angehalten, die Öffentlichkeit bereits vor Eröffnung des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens zu beteiligen. Dadurch sollen mögliche Konflikte bereits im Vorfeld erkannt und entschärft, die Planungen des Vorhabenträgers besser vorbereitet und das anschließende Verwaltungsverfahren entlastet werden.

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

AUSGEWÄHLTE VERFAHREN

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

BERLIN SÜDKREUZ-BLANKENFELDE („DRESDNER BAHN“), PLANFESTSTELLUNGS-ABSCHNITT (PFA) 1

Mit dem Vorhaben soll die historische Strecke von Berlin nach Dresden innerhalb des Knotens Berlin wiederaufgebaut werden. Außerdem soll auf der Strecke der Flughafen-Express verkehren, der den Berliner Hauptbahnhof mit dem Flughafen BER in einer Fahrzeit von 20 Minuten verbinden soll. Das Vorhaben ist aufgeteilt in drei Planfeststellungsabschnitte. Durch Planfeststellungsbeschluss vom 22.05.2017 wurde der nördliche, ca. 6 km lange PFA 1 festgestellt, der im Berliner Bezirk Schöneberg-Tempelhof gelegen ist. Gegen den Beschluss wurde keine Klage erhoben. Da das Bundesverwaltungsgericht zudem mit Urteil vom 29.06.2017 die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 13.11.2015 für den südlich anschließenden PFA 2 abgewiesen hat, besteht seitdem Baurecht für den gesamten im Land Berlin liegenden ca. 8 km langen Abschnitt des Vorhabens.

ABS OLDENBURG – WILHELMSHAVEN

Das Vorhaben dient unter anderem dazu, die Anbindung des Jade Weser Port und der Stadt Wilhelmshaven zu verbessern. Nach der Planfeststellung für PFA 4 und die Bahnverlegung Sande hat das Eisenbahn-Bundesamt im August 2017 auch den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 5 Sande-Wilhelmshaven erlassen. Damit besteht rund um die Gemeinde Sande und die Stadt Wilhelmshaven nun umfassendes Baurecht.

GÜTERVERKEHR VON UND ZU DEN BREMISCHEN SEEHÄFEN

Nicht nur innerhalb der Bremischen Hafengebiete, sondern auch im Netz der Deutschen Bahn gibt es umfassende Bauaktivitäten, um den Güterverkehr zu verbessern. Das EBA hat 2017 weitere Genehmigungen erteilt, und zwar für die Änderung von Anlagenteilen in den Rangierbahnhöfen Bremen und Bremerhaven-Speckenbüttel (Stellwerkstechnik und Elektrifizierung).

ENERGIEVERSORGUNG – BAHNSTROM-LEITUNGEN

Das Eisenbahn-Bundesamt ist neben den Schienenwegen auch dann für die Planfeststellung zuständig, wenn Bahnstromleitungen der Eisenbahnen des Bundes neu gebaut oder geändert werden. Die Bahnstromleitungen stellen die elektrische Energieversorgung von elektrifizierten Eisenbahnstrecken sicher. Die DB Energie GmbH saniert ihr eisenbahnspezifisches Versorgungsnetz kontinuierlich. Das EBA hat daher auch 2017 wieder zahlreiche Genehmigungen zur Änderung von Betriebsanlagen und Bahnstromfernleitungen der DB Energie GmbH erlassen, so unter anderem in Norddeutschland für die Schaltposten in Celle und am größten Rangierbahnhof Europas in Maschen. In Bayern wurde in der Berichtsperiode die Bahnstromleitung BL 420 (Ebensfeld – Steinbach am Wald) im Landkreis Coburg mit größeren Masten ertüchtigt.

BRÜCKENPROGRAMM DER DB NETZ AG

Die DB Netz AG erneuert in einem mehrjährigen Programm über 800 Brücken. Zahlreiche Vorhaben sind mit baulichen Änderungen der Brücken verbunden und damit genehmigungsbedürftig. Auch 2017 hat das EBA Änderungen von Eisenbahnüberführungen aus allen Teilen des Bundesge-

bietes genehmigt – alleine sieben auf der Güterzugstrecke zwischen Diepholz und Barenburg im westlichen Niedersachsen. In Bayern wurden im Jahr 2017 bei 30 Brücken planrechtliche Zulassungsentscheidungen getroffen.

FELS- UND HANGSICHERUNGSMASSNAHMEN IM RHEINTAL

Die DB Netz AG führt im Rheintal entlang der linksrheinischen Strecke Köln Hbf – Bingen Hbf und der rechtsrheinischen Strecke Wiesbaden-Ost – Niederlahnstein umfangreiche Fels- und Hangsicherungsmaßnahmen durch. In dem Zusammenhang hat das Eisenbahn-Bundesamt im Berichtszeitraum vier Planfeststellungsbeschlüsse erlassen. Jeder dieser Beschlüsse enthielt eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung, da es sich um Eingriffe in den äußerst sensiblen Naturraum des UNESCO-Welterbes „Oberes Mittelrheintal“ handelt.

ELEKTRIFIZIERUNG PERSONENZUGGLEIS IN LUDWIGSHAFEN

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Elektrifizierung des Personen-

zuggleises zwischen Ludwigshafen (Rhein) und BASF (Werkstor) einschließlich der damit zusammenhängenden Anpassung der Netzinfrastruktur (Tunnel, Gleisanlagen, Bahnkörper, Ingenieurbauwerke, Anlagen der Elektrotechnik, Anlagen der Telekommunikation, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Bahnübergänge). Der Planfeststellungsbeschluss wurde im Januar 2017 erlassen.

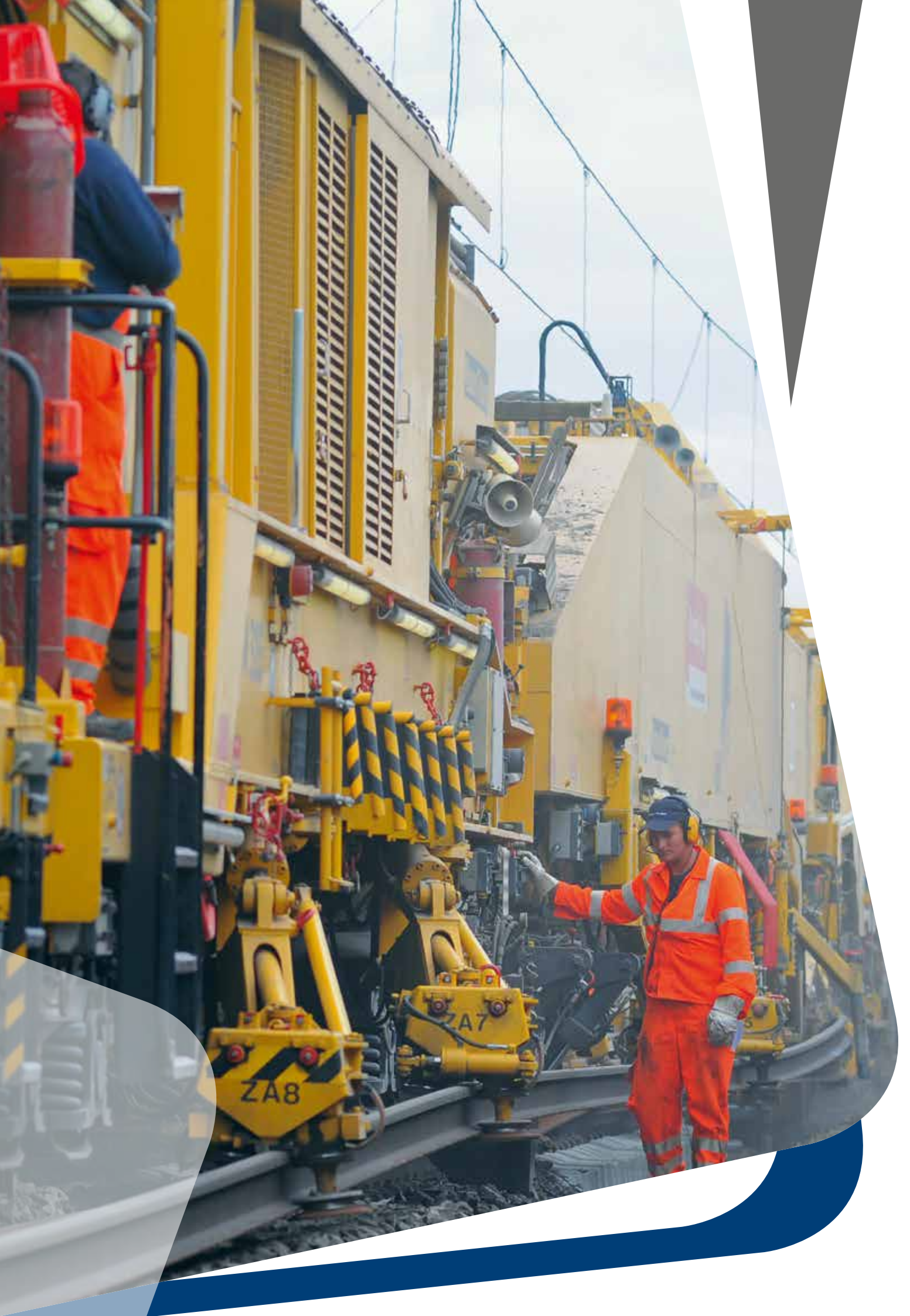
NEUBAU AUSSENREINIGUNGSANLAGE FÜR SCHIENENFAHRZEUGE IN LUDWIGSHAFEN

Kern des Vorhabens ist der Rückbau der vorhandenen Außenreinigungsanlage einschließlich Gleiswannen, Waschtechnik, Nebengebäuden und ihr Ersatz durch einen Neubau an gleicher Stelle einschließlich Nebengebäuden, Waschtechnik und Leitungsnetz.

ABS 48 ELEKTRIFIZIERUNG MÜNCHEN – LINDAU

Im Rahmen eines Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft soll die Fahrzeit zwischen München und Zürich auf





unter dreieinhalb Stunden reduziert werden. Hierfür wird der 159 Kilometer lange Abschnitt zwischen Geltendorf und Lindau elektrifiziert, damit die Züge künftig durchgängig elektrisch fahren können. Es besteht derzeit für gut zwei Drittel der Ausbaulänge Baurecht, davon wurden im Jahr 2017 in Bayern knapp 50 Kilometer mit sechs Planfeststellungsbeschlüssen und in Baden-Württemberg gut 30 Kilometer mit vier Planfeststellungsbeschlüssen genehmigt. Weitere Abschnitte folgen.

VERKEHRSPROJEKT DEUTSCHE EINHEIT (VDE 8)

Im Mittelpunkt des Interesses von Politik und Öffentlichkeit stand die Inbetriebnahme der Neu- und Ausbaustrecke zwischen Nürnberg, Erfurt, Leipzig/Halle und Berlin (VDE 8). In diesem Zusammenhang wurden viele Planänderungsverfahren für bereits Mitte der 90er Jahre festgestellte Planfeststellungsabschnitte, insbesondere im thüringischen Teil des VDE 8.1, erlassen. Es galt vor allem die Rettungsplätze gemäß dem neuen Regelwerk zu vergrößern und ihre Erreichbarkeit zu sichern. Ähnliche Planänderungsgenehmigungen werden für den Bereich der VDE 8.2, also der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle erlassen.

Für eine optimale Verknüpfung der ICE-Strecke Frankfurt – Erfurt – Leipzig – Dresden mit der neuen Verbindung Nürnberg – Erfurt – Halle – Berlin im neuen Knoten Erfurt war der Ausbau des Abschnitts Eisenach – Wandersleben (bei Erfurt) auf 200 km/h zu genehmigen. Insgesamt fünf innerhalb eines Jahres erlassene Planfeststellungsbeschlüsse sehen dazu unter anderem die Beseitigung eines Bahnübergangs und verschiedene Oberbaumaßnahmen einschließlich des erweiterten Lärmschutzes vor. Hinzu kamen vier Planfeststellungen im Abschnitt Gersungen – Eisenach, welche punktuelle Geschwindigkeitsreduzierungen beseitigen sollten.

ABS UELZEN – MAGDEBURG

Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal ist Teil der ABS Uelzen – Magdeburg, welche in der Fortführung nach Halle und dessen neuer Zugbildungsanlage eine leistungsfähige Verbindung der norddeutschen Seehäfen mit dem Süden Deutschlands bilden soll. Zahlreiche Planänderungen auf der so genannten Amerikalinie Stendal – Uelzen, welche den Umbau von Bahnübergängen betrafen, ermöglichen jetzt den zweigleisigen Ausbau dieser Strecke.

» Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2015	2016	2017
Planfeststellung	97	126	117
Plangenehmigung	669	617	556
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	127	112	118
Planänderung	154	113	127

KAPAZITÄT

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

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

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

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



DER NETZBEIRAT

Am 24.01.2018 hat der Präsident des EBA die Mitglieder des Netzbeirates für die Periode 2018–2020 ernannt.

Der Netzbeirat ist ein unabhängiges Gremium von Praktikern aus den Leitungsbereichen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Verbände. Es berät die DB Netz AG bei Fragen des Infrastrukturausbaus sowie bei der Entwicklung, Bereitstellung und dem Erhalt des Schienennetzes.

Die DB Netz AG bindet den Beirat, der alle drei Jahre teilweise neu besetzt wird, in strategische Überlegungen und in die Planung der Infrastruktur ein. Mit den Empfehlungen des Netzbeirates muss sich der Vorstand der DB Netz AG befassen. Der Beirat führt als unabhängiges Gremium auch Gespräche mit Entscheidungsträgern in verkehrspolitischen Fragen.

Der amtierende Netzbeirat hat sich ein umfangreiches Arbeitsprogramm vorgenommen. Mit dem Ziel der Verbesserung der Qualität und Pünktlichkeit des Bahnverkehrs wird er sich beispielsweise der Störungsvermeidung und Planung der Abläufe in Notfall- und Störungssituationen widmen. Auch die Digitalisierung des Netzes, dessen kapazitätsgerechter Ausbau und rücksichtsvolles Baustellenmanagement sind den Netzbeiräten ein Anliegen.

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

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

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



Dr. Hartmut Freystein,
Leiter der EBA-Außenstelle
in Berlin

INTERVIEW MIT DR. HARTMUT FREYSTEIN, LEITER DER EBA-AUSSENSTELLE IN BERLIN

Was charakterisiert die Arbeit in der EBA-Außenstelle Berlin?

Alles, was rund um die Hauptstadt passiert, kann ja schnell hochgradig öffentlichkeitswirksam werden. Das alleine macht die Arbeit schon sehr spannend. Das gilt natürlich auch für die zahlreichen Baumaßnahmen im Schienennetz. An ihnen nehmen Bürger, Mandatsträger und Medienvertreter regen Anteil – natürlich gerade wenn bei einem Projekt nicht alles rund läuft. Hinzu kommt, dass in den letzten Jahren einige technisch sehr anspruchsvolle Bauwerke entstanden sind, auch an stark frequentierten, zentralen Verkehrsstationen wie dem Berliner Hauptbahnhof oder dem Bahnhof Spandau.

Wie wirkt sich das konkret auf den Arbeitsalltag aus?

Um solche Großprojekte zu betreuen, braucht man vor allem sehr hohes Fach-Knowhow. Das gilt nicht nur für den Bauherrn, sondern auch für das EBA. Wir sind schließlich nicht nur für die Planfeststel-

lung und Finanzierung zuständig, sondern überwachen die Bahn auch beim Bau, beim Betrieb und bei der Instandhaltung ihrer Anlagen. Letztere fällt vor allem bei den hochkomplexen Bauwerken dann technisch anspruchsvoll und mitunter kostenintensiv aus. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass sich auch und vor allem nachdem ein Bauwerk fertig gestellt worden ist, sehr schwierige technische Fragestellungen ergeben können.

Woran liegt das?

Ganz oft wird nicht auf bewährte Bauverfahren zurückgegriffen, sondern es werden innovative Wege beschritten. Innovationen sind ja grundsätzlich zu begrüßen, wenn sie mit Augenmaß eingesetzt werden. Politik und Öffentlichkeit erfreuen sich an repräsentativer Architektur oder maßgeschneiderter Technik. Infrastruktur und Fahrzeuge müssen sich jedoch auch bei täglicher Nutzung als robust erweisen – hier gerät der spätere Aufwand beim Betrieb oder bei der Instandhaltung manchmal aus dem Blick.

Wenn es dann im laufenden Betrieb zu Problemen kommt, sind oft schnelle Lösungen gefragt, damit der Eisenbahnverkehr an zentralen Punkten im Netz mit hoher Verfügbarkeit aufrechterhalten werden kann. Dann muss auch die Aufsichtsbehörde vor Ort kurzfristig Entscheidungen treffen.

Um diesen Aufgaben gerecht zu werden, wird qualifiziertes Personal benötigt. Haben Sie den Eindruck, dass es schwierig geworden ist, Nachwuchskräfte für die Außenstelle zu gewinnen?

Es ist kein Geheimnis, dass gerade in den Ingenieurberufen, hierzu gehören neben den Bauingenieuren auch die Nachrichtentechnik, Elektroingenieure und Maschinenbauer, ein hoher Bedarf an qualifiziertem Nachwuchs besteht. In den nächsten Jahren stehen viele Altersabgänge an, gleichzeitig gab es im letzten Jahrzehnt Einsparungen im Hochschulbereich, so dass heute beispielsweise weniger Bauingenieure ausgebildet

werden. Vor dieser Herausforderung steht übrigens die gesamte Branche - also Eisenbahnen, Baufirmen, Ingenieurbüros und Behörden. Das EBA kann hier sicherlich mit seiner hochwertigen Laufbahnausbildung und den attraktiven Rahmenbedingungen punkten. Aber gute Leute fallen nicht vom Himmel, man muss als potenzieller Arbeitgeber auf sie zu gehen. Hier in Berlin ist von Vorteil, dass ich durch meinen Lehrauftrag an der Hochschule den Studierenden ganz direkt einen Eindruck von den attraktiven Aufgaben beim EBA vermitteln kann. Dennoch ist unabdingbar, dass die klassischen MINT-Fächer an den Hochschulen gestärkt werden und sich mehr Jugendliche für diese Fächer begeistern.

Gibt es auch Aspekte Ihrer Arbeit, die Ihnen weniger gefallen?

Ich schätze die Bahn als Verkehrsmittel und nutze sie auch privat sehr gerne. Aber genau wie andere Fahrgäste ärgere ich mich zum

ZUR PERSON

Dr.-Ing. Hartmut Freystein leitet seit 2007 die EBA-Außenstelle Berlin, die für das Gebiet der Bundesländer Berlin und Brandenburg zuständig ist. Nach dem Studium an der Universität Hannover absolvierte der Bauingenieur eine Ausbildung bei der damaligen Bundesbahn. Beim EBA ist der überzeugte Bahnfahrer seit dessen Gründung im Jahr 1994. Nach verschiedenen Positionen am Standort Hannover und in der Bonner Zentrale – unter anderem führte er das Referat für Bauaufsicht und die Benannte Stelle Eisenbahn-Cert (EBC) – wechselte Freystein nach Berlin. Dort befasst er sich vor allem mit der Aufsicht über die Erstellung und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur. Im Rahmen eines Lehrauftrags gibt er sein Wissen in den Fachgebieten Stahlbau sowie Schienenfahrwege und Bahnbetrieb seit 2009 auch an die Studierenden der Technischen Universität Berlin weiter. „Ich arbeite gerne mit jungen Menschen“, so Freystein, „und freue mich, wenn ich sie für das Thema Eisenbahn begeistern kann.“

Beispiel über die vielen Baustellen im Netz und die Verspätungen und Zugausfälle, die sie mit sich bringen. Die vorbeugende Instandhaltung der Infrastruktur stand ja viele Jahre nicht so hoch im Kurs; jetzt erleben wir, wie es aussieht, wenn Nachholbedarf abgearbeitet wird. Dies gilt im Übrigen in gewissem Maße auch für die Straße. Außerdem bin ich natürlich auch nicht erfreut darüber, dass es oft sehr lange dauert, bis Projekte fertig geplant und verwirklicht werden können. Der Gesetzgeber verlangt, dass viele verschiedene Interessen berücksichtigt werden, wenn Infrastruktur gebaut oder verändert wird. Hinzu kommt, dass die Öffentlichkeit hierzulande solche Projekte mitunter sehr kritisch und problemorientiert begleitet. Das ist zumindest der Eindruck, den ich durch den Erfahrungsaustausch mit Kollegen im Ausland gewonnen habe. Gleichzeitig wird aber gefordert, dass alles schnell und ohne Reibung über die Bühne gehen soll. Schließlich gilt es, die Eisenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel durch erhöhte Investitionen zu stärken. Im Haushalt von Bund und Ländern sind daher auch zunehmend mehr Mittel für Schienenvorhaben eingeplant. Wir haben es also offenkundig mit einem Zielkonflikt zu tun.

Vor welchen Projekten und Herausforderungen steht das EBA in Berlin und Brandenburg in den kommenden Jahren?

Die Bevölkerung im Ballungsraum Berlin wird weit stärker wachsen als sie es im Bundesdurchschnitt tut. Darüber sind sich alle Prognosen einig. Für die Zukunft sind also entsprechende Investitionen in die Infrastruktur erforderlich, damit die Kapazität des Schienenverkehrs Schritt halten kann. Das betrifft zentrale Verkehrsachsen, aber ebenso die Anbindung des Brandenburger Umlands an das Nahverkehrsnetz in Berlin. Hier unterstützen wir auch das Land Brandenburg im Rahmen der uns übertragenen Landeseisenbahnaufsicht. Viele Projekte im Ballungsraum, die uns in den nächsten 10 bis 15 Jahren beschäftigen werden, sind bereits beschlossen oder stehen in der Schlussphase der Planung. Ich denke da etwa an den Bau der S21, die Vollendung des Pilz-Konzeptes, die Ausbaustrecke Berlin-Rostock, die Dresdner Bahn, den Ausbau der Verbindungen nach Polen und die Lückenschlüsse bei der S-Bahn und im Regionalverkehr – hier haben wir noch längst nicht den Netzzumfang wiederhergestellt, den wir vor dem 2. Weltkrieg hatten. Es wird also mit Sicherheit nicht langweilig werden.





ÜBERWACHUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht, ob die Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen, die in seine Zuständigkeit fallen, und die 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.

Damit sie am Betrieb teilnehmen können, brauchen die Eisenbahnen EU-weit harmonisierte Genehmigungen und Sicherheitszertifizierungen. In dem Zusammenhang werden sich mit der Umsetzung des sogenannten 4. Eisenbahnpakets der EU künftig veränderte Verfahrensweisen ergeben. Diese bereitet das EBA derzeit vor.

Die Überwachung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und des Betriebs der Infrastruktur folgt einem integralen Ansatz:

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

Im Rahmen von Einzelfallprüfungen wird zudem stichprobenartig kontrolliert, ob die unternehmensinternen Prozesse wirksam sind und zu richtigen Ergebnissen führen. So begleitet das EBA beispielsweise Inspektionen, prüft die Instandhaltungsdokumentation einzelner Anlagen oder Fahrzeuge, nimmt wagentechnische Prüfungen an Fahrzeugen vor, kontrolliert den ordnungsgemäßen Betrieb im Stellwerk oder begleitet Triebfahrzeugführer bei ihrer Arbeit. Wenn Eisenbahnbetriebsanlagen gebaut werden, kann das EBA Bauzustände vor Ort kontrollieren, Pläne und Unterlagen einsehen oder überprüfen, wie die innerhalb des Unternehmens verantwortlichen Funktionsträger ihre Aufgaben wahrnehmen. Darüber hinaus gibt es auch anlassbezogene Überwachungen und Schwerpunktprüfungen, etwa wenn der Verdacht besteht, dass bestimmte Mängel gehäuft aufgetreten sind. Bei festgestellten Verstößen gegen eisenbahnrechtliche Verpflichtungen kann

TRIEBFahrZEUGFÜHRERSCHEINSTELLE

Seit Inkrafttreten der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) bekommen Lokführer in Deutschland Führerscheine, die in ganz Europa anerkannt werden. Das gilt für alle Eisenbahnen unter dem Regime der europäischen Sicherheitsrichtlinie, zudem können Regionalbahnen die TfV freiwillig anwenden. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) stellt die Triebfahrzeugführerscheine aus und führt auch das entsprechende Register. Bis zum Redaktionsschluss waren in Deutschland 22.121 Personen Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins.

Die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung hat der Ordnungsgeber 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 140 Schulungseinrichtungen, 288 Prüfungsorganisationen, 148 Ärzte und 45 Psychologen anerkannt.

Antragsformulare und weitere Informationen finden Sie unter:

www.eba.bund.de/triebfahrzeugfuehrerschein

das EBA entsprechende Maßnahmen anordnen und vollstrecken.

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 Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen ein.

Wenn die Bahn Eisenbahnanlagen neu baut oder umfassend umbaut, erteilt das EBA

eine Inbetriebnahme- oder Nutzungs-genehmigung, wenn das Gesamtprojekt fertig ist. Der Infrastrukturbetreiber muss dafür mindestens den erfolgreichen Abschluss der Baumaßnahme dokumentieren und die gesetzlich geforderten Sicherheitsnachweise vorlegen.

Für kleinere Baumaßnahmen und für reine Instandhaltungsarbeiten bedarf es hingegen keiner solchen Genehmigung. Auch einzelne Bauzwischenzustände 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. Diese Vorschriften werden regelmäßig fortgeschrieben, unter anderem um der Weiterentwicklung der Technik und den damit verbundenen Möglichkeiten Rechnung zu tragen.

Gefahrguttransporte werden durch die jeweils zuständigen Behörden überwacht. Für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur des Bundes ist dies das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Das EBA lässt beispielsweise Kesselwagen zu. Darüber hinaus ist das EBA in nationalen und internationalen Gremien vertreten,

in denen es etwa darum geht, Kontrollverfahren oder Sicherheitsvorschriften weiterzuentwickeln.

KONTROLLEN

Das EBA unterhält an seinen Standorten im gesamten Bundesgebiet spezialisierte Teams aus ausgebildeten Gefahrgutkontrolleuren. Sie prüfen Gefahrguttransporte vor allem an Bahnhöfen oder 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. Geprüft wird etwa, ob Verschlusseinrichtungen dicht und Fahrzeuge verkehrssicher sind oder ob das Gefahrgutrecht eingehalten wird.

» Anzahl der Gefahrgutkontrollen*

	2015	2016	2017
Kontrollen (außer Klasse 7)	12.464	12.261	12.731
Beanstandete Transporte	1.143	903	900

* Angaben sind vorläufig, da noch nicht alle Kontrollvorgänge aus 2017 abschließend bearbeitet worden sind.

Auch bei Beförderungen radioaktiver Stoffe (Klasse 7) führt das EBA Gefahrgutkontrollen durch. Dabei wird u. a. gemessen, ob die in-

ternationalen Grenzwerte für Kontamination und Dosisleistung eingehalten werden.

» Anzahl der Kontrollen von radioaktiven Stoffen der Klasse 7:

	2015	2016	2017
Kontrollen Klasse 7	151	73	33
Beanstandungen	4	0	2

Stellt das EBA bei seinen Kontrollen Verstöße gegen das Gefahrgutrecht fest, werden die Verantwortlichen davon in Kenntnis gesetzt. Wenn es 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 beteiligten Unternehmen durch. Sollten sich dabei Schwachstellen in der Ablauforganisation zeigen, erwirkt die Behörde, dass das Unternehmen sie behebt.

GENEHMIGUNGEN

Solange die jeweils einschlägigen Sicherheitsvorschriften eingehalten werden, bedarf die Beförderung von Gefahrgut mit der Eisenbahn grundsätzlich keiner gesonderten Genehmigung.

Eine Ausnahme sind die radioaktiven Stoffe (Klasse 7): Nach der Verordnung über den Schutz vor Schäden durch ionisierende Strahlen (Strahlenschutzverordnung – StrlSchV) genehmigt das EBA die Beförderung von sonstigen radioaktiven Stoffen im Schienenverkehr. Das betrifft beispielsweise 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.

Die Beförderung von Kernbrennstoffen und Großquellen nach dem Atomgesetz (AtG) genehmigt das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS).

» Anzahl der Genehmigungen nach StrlSchV

	2015	2016	2017
Beförderungsgenehmigungen (oder deren Änderung) nach StrlSchV	6	3	7



FAHRZEUGE

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

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.

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 Halter oder Betreiber dem EBA geplante Arbeiten schriftlich anzeigt, wenn sie über bloße Instandhaltung hinausgehen. Nur wenn es sich um eine umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung handelt, ist eine neue Inbe-

triebnahegenehmigung erforderlich. Die entsprechende Einstufung nehmen Halter oder Betreiber auf Grundlage der Verordnung selbst vor, das EBA prüft die Einstufung. Bei inbetriebnahmepflichtigen Umbauten oder Nachrüstungen betrachtet das EBA jedoch nur das jeweilige Teilsystem mit seinen Schnittstellen, nicht das Fahrzeug im Ganzen.

VERANTWORTUNG DES HERSTELLERS

Der Hersteller muss sein Produkt in der Entwicklungsphase ausgiebig testen und selbstständig bis zur Zulassungsreife bringen. Die Entwicklung findet an Reißbrett und Computer statt, aber auch bei 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 innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller nötigen Unterlagen über die Zulassung entscheiden. Diese Frist schöpft das EBA aber so gut wie nie aus; meistens geht es sehr viel schneller. Die Antragsteller können zu einem zügigen Ablauf beitragen, indem sie die angekündigten Termine zur Vorlage der Unterlagen zuverlässig einhalten.

NEUER EUROPÄISCHER PRÜFPROZESS

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

» Anzahl der neu zugelassenen Baureihen:

Bauartzulassungen / Serienzulassungen, im Bereich	2015	2016	2017
Triebzüge, Neubauten	14	14	12
Triebzüge, Umbauten	43	48	55
Lokomotiven, Neubauten	18	14	13
Lokomotiven, Umbauten	42	44	71
Reisezugwagen, Neubauten	4	2	7
Reisezugwagen, Umbauten	16	12	16
Güterwagen, Neubauten	15	16	27
Güterwagen, Umbauten	17	21	33
Maschinen- und Nebenfahrzeuge, Neu- und Umbauten	34	35	44

NATIONALES FAHRZEUGEINSTELLUNGS-REGISTER

Das EBA pflegt das Nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR: National Vehicle Register). 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. Mittlerweile sind in Deutschland über 98 Prozent aller Eisenbahnfahrzeuge im NVR erfasst.

Derzeit sind im NVR über 200.000 Fahrzeuge als aktiv registriert, davon mehr als 7.000 Triebfahrzeuge (inkl. historischer Lokomotiven), mehr als 166.000 Güterwagen und etwa 1.500 Nebenfahrzeuge.

Das NVR ist ein Teil des europäisch zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters, des European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR). In ihm wird der Fahrzeugpark gelistet, der auf dem transeuropäischen Netz verkehrt. Jedes Fahrzeug bekommt eine zwölfstellige Fahrzeugnummer, welche die Länderkennung und eine kodierte Fahrzeughalterkennzeichnung enthält. Die europäische Fahrzeugnummer ist ein weiterer Schritt der Marktöffnung, denn sie dient dazu, Fahrzeuge europaweit zu identifizieren.

FAHRZEUGINSTANDHALTUNG

Jedem Fahrzeug in Europa muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die Entity in Charge of Maintenance (ECM), zugewiesen werden. Diese Stelle kann ein Eisenbahnunternehmen, ein Halter eines

Eisenbahnfahrzeugs oder ein entsprechend qualifizierter Dritter sein. Die ECM wird im jeweiligen Nationalen Fahrzeugeinstellungsregister registriert.

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

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

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

Bis Ende 2017 wurden insgesamt 21 Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen und Instandhaltungs-Funktions-Bescheinigungen für insgesamt 16 Einrichtungen erteilt. Die vom EBA zertifizierten Stellen werden planmäßig jährlich kontrolliert.

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 3.100 Aufsichtsmaßnahmen bei den verschiedenen Verkehrsträgern durchgeführt und rund 3.350 Anfragen bearbeitet.

FAHRGASTRECHTE UND TARIFAUFSICHT EISENBAHN

Etwas mehr als die Hälfte der Anfragen, die das EBA erreichen, betrifft die Bahn. Häufiger Anlass sind Fahrpreisnacherhebungen, falsche, fehlende und unvollständige Informationen im Beratungsgespräch, im Zug oder am Bahnhof sowie fehlerhafte 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 die Beförderungsbedingungen geht. Auch kontrolliert es, ob Beförderer und Bahnhofsbetreiber die nötigen Reiseinformationen geben und Hilfeleistungen anbieten, etwa bei Abweichungen im Zugbetrieb und Verspätungen.

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

FAHRGASTRECHTE BUS

Das EBA überwacht, ob die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr eingehalten werden. Im Berichtszeitraum wurde etwa in Bussen kontrolliert, ob an Bord über Fahrgastrechte informiert wird und ob auch Verspätungsinformationen an die Fahrgäste weitergegeben werden. Darüber hinaus hat das EBA auch Fahrkartenverkäufer geprüft. Vor allem war dabei die Buchung von Fahrkarten für mobil eingeschränkte Personen von Interesse. Der Anteil der Anfragen im Bereich Bus ist im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr mit ca. 1.400 Anfragen etwa gleich geblieben.

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

Wichtig für Fahrgäste: Die erste Anlaufstelle für ihre Beschwerde ist immer das Busunternehmen. Die Entscheidung des Busunternehmens in seiner Sache kann der Reisende dann anschließend im Rahmen einer Beschwerde beim EBA überprüfen lassen. Das EBA klärt den Sachverhalt auf und hält das

Busunternehmen, falls erforderlich, dazu an, die relevanten fahrgastrechtlichen Bestimmungen einzuhalten. Oder es erklärt dem Fahrgast auch individuell, warum sich für ihn kein Rechtsanspruch aus der Verordnung ergibt. Letzteres ist für viele Fahrgäste ebenso wertvoll.

FAHRGASTRECHTE IM SEE- UND BINNENSCHIFFSVERKEHR

Im Jahr 2017 hat das EBA weiterhin Kontrollen im Bereich Fahrgastrechte Schiff durchgeführt.

Schwerpunktmäßig hat das EBA geprüft, wie die Unternehmen mit ihren Verpflichtungen zur Hilfeleistung für mobil eingeschränkte Reisende umgehen. So müssen Unternehmen beispielsweise Qualitätsstandards zu dem Thema festlegen und veröffentlichen und ihre Mitarbeiter entsprechend schulen. 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 meist kulant, so dass das EBA kaum auf Beschwerden von Schiffsreisenden hin aktiv werden muss.

So erreichen Sie das EBA:

Nationale Durchsetzungsstelle

Fahrgastrechte

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

www.eba.bund.de/fahrgastrechte

Bürgertelefon: 0228/30795-400

DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA

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

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

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

Bahnen, der deutschen Privatgüterwagenhalter und des Deutschen Gewerkschaftsbunds zusammen. Hier werden deren Positionen gebündelt und koordiniert. Das EBA hat die Funktion der Geschäftsführung dieses Lenkungskreises inne.

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

Die technische Säule des sogenannten Vierten Eisenbahnpakets, bestehend aus der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union, der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, und der Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, ist im Juni 2016 in Kraft getreten. Mit den Änderungen, die voraussichtlich ab Mitte Juni 2019 anzuwenden sind, wird das EBA bei der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen

gen von Fahrzeugen und der Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen noch intensiver als bisher mit der ERA zusammenarbeiten. Dies gilt insbesondere für die Fälle, in denen die ERA künftig die Genehmigung bzw. die Sicherheitsbescheinigung erteilen wird. Das Ziel besteht darin, hinsichtlich der Wertigkeit der Genehmigungen den Status Quo aufrecht zu erhalten, gleichzeitig aber den Aufwand der Antragsteller noch weiter zu reduzieren. Um die Anwendung des neuen Regelwerks vorzubereiten, sind vielfältige Abstimmungen zwischen der ERA, den nationalen Sicherheitsbehörden und dem europäischen Bahnsektor erforderlich. Die Prozesse der Fahrzeugzulassung und der Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen sind bereits detailliert ausgestaltet. Leitfäden sorgen ebenso für die weitere Feinabstimmung wie die Begleitung („learning cases“) bzw. parallele Bearbeitung („shadow running“) laufender Verfahren durch die ERA. Aber auch Fragen zum künftigen IT-gestützten Antragsbearbeitungs- und Kommunikationssystem der ERA, dem sogenannten One-Stop-Shop, und zur Ausgestaltung von Kooperationsvereinbarungen zwischen der ERA und den nationalen Behörden werden derzeit abgearbeitet.

Neu ist auch die Überwachung der nationalen Sicherheitsbehörden durch die ERA. Dieses Verfahren wird von 2019 an die bisherigen Cross Audits der Behörden ablösen. Künftig überwacht die ERA mit Beteiligung von Auditoren aus anderen nationalen Sicherheitsbehörden die Leistung und Entscheidungsfindung der nationalen Sicherheitsbehörden. Gegenstand der Überwachung ist überwiegend die Durchführung von Aufgaben in den Bereichen Sicherheit (vor allem Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und Eisenbahnaufsicht) sowie Interoperabilität (vor allem Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat auch die Aufgabe, unabhängige Bewertungsstellen (UBS) im Sinne der EU-Verordnung 402/2013 anzuerkennen. Eine vollständige Übersicht der in Europa anerkannten bzw. akkreditierten unabhängigen Bewertungsstellen ist in der Datenbank „European Railway Agency Database of Interoperability and Safety“ (ERADIS; <https://eradis.era.europa.eu>) verfügbar. Dort finden sich auch viele weitere Informationen, unter anderem ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen und Lizenzen sowie Unfallzahlen oder Unfalluntersuchungsberichte.



FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

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

Den Großteil der Mittel gewährt der Bund seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH, kurz: EIU) auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Der Bund stellt diese Mittel auf Basis öffentlich-rechtlicher Verträge (Finanzierungsvereinbarungen) zur Verfügung. In der Regel handelt es sich um nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse.

Die Bundesmittel für weitere Programme und Richtlinien werden überwiegend als Anteilsfinanzierung gewährt. Zuwendungsempfänger sind dabei auch nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturbetreiber sowie Unternehmen in Privatrechtsform wie etwa Gleisanschließer oder Wagenhalter.

AUS- UND NEUBAU VON INFRASTRUKTUR IM RAHMEN DES BSWAG

Der Bund fördert die Investitionen für den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege, die notwendig sind, um den Bedarfsplan (Anlage zum BSWAG) umzusetzen. Für diese Maßnahmen hat der Bund (BMVI) mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) eine Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) abgeschlossen, die zum 1.1.2018 in Kraft getreten ist. Sie löst die zuvor bestehende Rahmenvereinbarung über die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege ab.

Im Rahmen der BUV beantragen die EIU für Vorhaben des Bedarfsplans beim EBA den Abschluss von konkreten Finanzierungsvereinbarungen, dabei gibt das EBA nach Prüfung eine Empfehlung ab. Auf deren Grundlage schließt dann das BMVI mit den EIU die jeweilige Finanzierungsvereinbarung.

Auf Basis dieser Vereinbarung können die EIU die Freigabe von Bundesmitteln für jeweilige Maßnahmen beantragen. Das EBA prüft im Rahmen der Antragsprüfung, ob die beantragte Förderung notwendig, wirtschaftlich und sparsam ist. Die Verwendungsprüfung dient der Kontrolle, ob der Empfänger die Bundesmittel dem Verwendungszweck entsprechend eingesetzt hat. Wurden Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet, werden sie vom Zuwendungsempfänger mit Zinsen zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Von 2012 bis 2017 sind im Jahresdurchschnitt rund 2,3 % der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

Das EBA begleitet die EIU bereits in der Planungsphase auch im Hinblick auf die Förderfähigkeit der Vorhaben. Mit der Planungsbegleitung, der Empfehlung der Finanzierungsvereinbarung und der Antrags- und Verwendungsprüfung betreut es die Bedarfsplanvorhaben von Beginn an bis zur Schlussabrechnung. So verantwortete das EBA für die Aus- und Neubaumaßnahmen im Rahmen des Bedarfsplans im Zeitraum von 2012 bis 2017 jährlich ein durchschnittliches Investitionsvolumen von rd. 1,3 Mrd. Euro. Darin enthalten sind auch Beiträge der Europäischen Union (EU) zur Infrastruktur-

finanzierung der Transeuropäischen Netze (TEN/CEF) und Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

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

Für das European Rail Traffic Management System (ERTMS), das zukünftige System für Management und Steuerung des Eisenbahnverkehrs auf den Strecken der Transeuropäischen Netze (TEN), sind im Haushaltsjahr 2017 erstmals über einen gesonderten Haushaltstitel Mittel abgeflossen. Gemäß EU-Verordnung aus dem Jahr 2013 soll die Schienenverkehrsinfrastruktur des europäischen Kernnetzes bis Ende 2030 durchgehend mit ERTMS ausgerüstet sein.

INVESTITIONEN IN DAS BESTANDSNETZ

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

Der überwiegende Teil dieser Mittel – im Durchschnitt rd. 3,3 Mrd. Euro jährlich – stammt aus dem Bundeshaushalt. Darüber

hinaus wird ein Teil der von den EIU erwirtschafteten Dividende für Investitionen in die bestehenden Schienenwege verwendet. Hinzu kommen jährlich 0,1 Mrd. Euro Eigenmittel der EIU für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes; außerdem kommen Bedarfsplaninvestitionen in gewissem Maße dem Bestandsnetz zu Gute. Die EIU haben sich zudem verpflichtet, für die Instandhaltung der Schienenwege während der Vertragslaufzeit der LuFV II insgesamt mindestens 8 Mrd. Euro Eigenmittel aufzuwenden.

Mit dem gesamthaften Ansatz der LuFV finanziert der Bund im Bestandsnetz nicht mehr einzeln definierte Maßnahmen und Investitionsprogramme, sondern er stellt den EIU den Infrastrukturbeitrag während der Laufzeit des Vertrages zur eigenverantwortlichen Verwendung im Rahmen definierter Vorgaben zur Verfügung. Damit unterstützt der Bund die EIU in ihrem Bemühen, die Infrastruktur zu unterhalten und ihren Zustand zu verbessern. Gleichzeitig erhöht sich die Planungssicherheit der Unternehmen für diese Zeit. Im Gegenzug geben sie ein Qualitätsversprechen für das gesamte Netz ab, indem sie sich verpflichten, ihre Schienenwege in einem hochwertigen Zustand zu erhalten.

Der Zustand der Infrastruktur (Netz, Verkehrsstationen und Energieversorgung) wird anhand von sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen gemessen. Die Vereinbarung enthält für diese Kennzahlen Zielvorgaben. Auch im Jahr 2017 stand die neue sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl für Brücken besonders im Fokus. Die Entwicklung des Zustandes der Schienenwege dokumentiert ein von der Deutschen Bahn AG jährlich vorzulegender Infrastrukturzu-

stands- und -entwicklungsbericht (IZB). Das EBA prüft auf Grundlage des IZB, ob die Zielvorgaben für die Qualitätskennzahlen eingehalten worden sind. Werden sie verfehlt, kann der Bund seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückfordern.

Das EBA begleitet die Tätigkeit des Infrastrukturwirtschaftsprüfers (IWP), den der Bund für Zwecke der LuFV bestellt hat. Der IWP prüft jährlich, ob die Ersatzinvestitio-

nen buchhalterisch vereinbarungsgemäß erfasst wurden und testiert auf dieser Basis die Höhe der „nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionen“. Er kontrolliert darüber hinaus die Bereitstellung und Verwendung der Eigenbeiträge durch die EIU.

Das EBA ist in die methodische Weiterentwicklung der LuFV ebenso einbezogen wie in die Verhandlungen ihrer Folgevereinbarung.

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

	2015	2016	2017
Bedarfsplan	963,0	1.139,3	1.390,0
Bestandsnetz (LuFV)	3.350,0	3.653,0	3.675,0
EU-Mittel (TEN/CEF + EFRE)	102,7	262,1	257,5
Sonderprogramme ¹	16,4	104,9	187,8
ERTMS	0,0	0,0	1,0

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

WEITERE FÖRDERPROGRAMME

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

Auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) gewährt der Bund finanzielle Zuwendungen für den Neu- und den Ausbau von Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen. Der KV spielt im Güterverkehr eine wichtige Rolle für eine integrierte Verkehrspolitik. Er unterstützt das Ziel des Bundes, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker in die Logistikkette einzubeziehen

und dadurch mehr Verkehr von der Straße auf diese Verkehrsträger zu verlagern. Das EBA ist zuständige Bewilligungsbehörde, sofern es die Anlagen des reinen Schiene-Straße-Umschlags sowie trimodale Anlagen mit Schwerpunkt der Investitionen in die Schieneninfrastruktur betrifft. Förderanträge prüft das EBA im Hinblick auf Fragen der Anlagenkonfiguration, der Anlagenbemesung, der verkehrlichen Anbindung und der Kapazität sowie auf wirtschaftliche Aspekte. Es können Zuschüsse bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben 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 Grund-

lage der Gleisanschlussförderrichtlinie. Mit der Gleisanschlussförderung sollen für private Unternehmen Anreize geschaffen werden, um Güterverkehre direkt im Werksgelände von der Straße auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene zu verlagern. Das EBA prüft die Förderanträge im Hinblick auf die Verlagerungseffekte, die Notwendigkeit der geplanten Anlagen und die Höhe der auszureichenden Fördermittel. Es können Zuschüsse in Höhe von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben gewährt werden.

Auf Grundlage des Schienengüterfernverkehrsnetz-Förderungsgesetzes (SGFFG) finanziert der Bund Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Die Förderhöhe beträgt 50 % der zuwendungsfähigen Kosten je Maßnahme im Rahmen der dafür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Durch das Lärmsanierungsprogramm des Bundes kann an bestehenden Eisenbahnstrecken – auch ohne wesentliche Änderungen am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung, auf die im Unterschied zur Lärmvorsorge kein Rechtsanspruch besteht. Im Bundeshaushalt sind jährlich 150 Millionen Euro vor allem für den Bau von

Lärmschutzwänden (aktiver Lärmschutz) und als Zuschüsse zum Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) veranschlagt. Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke ins Gesamtkonzept der Lärmsanierung aufgenommen ist. Dabei sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner betroffen sind. Die operative Planung obliegt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU), die auch Zuwendungsempfänger der Bundesmittel sind. Das EBA entscheidet als Bewilligungsbehörde über die Förderanträge der EIU auf Grundlage der geltenden Förderrichtlinie.

Seit 2012 bezuschusst der Bund auch die Umrüstung von Güterwagen auf eine lärmmindernde Technik. Die Höhe der Zuwendung beträgt bis zu 50 % der Mehrkosten für die Investitionen, die bei der Umrüstung der Bestandsgüterwagen von Grauguss- auf LL-Bremssohlen entstehen. Grundlage ist die Richtlinie des BMVI zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen. Die bis Ende 2017 erteilten Bescheide decken bereits die Umrüstung von mehr als 167.000 Güterwagen ab. Damit leistet der Bund einen wesentlichen Beitrag, um die Lärmbelastung im Schienenverkehr zu reduzieren.

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

	2015	2016	2017
GVFG	62,0	57,8	100,8
Lärmsanierung (inkl. Umrüstung von Güterwagen)	107,3	85,4	118,7
Gleisanschlüsse	3,3	5,2	4,1
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	17,3	21,4	7,6
SGFFG	21,3	17,1	27,5



DAS EISENBAHN- BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER

Ende 2017 waren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gut 1250 Frauen und Männer beschäftigt, davon etwa 75 Prozent Beamtinnen und Beamte. Es waren 12 Auszubildende, 19 Anwärterinnen und Anwärter für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst, ein Anwärter für den gehobenen nichttechnischen Dienst und 9 Referendarinnen und Referendare für den höheren technischen Verwaltungsdienst beschäftigt.

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

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

FORTBILDUNG

Im Haushaltsjahr 2017 waren mehr als 400.000 Euro für die Fort- und Weiterbildung verfügbar. Die Mittel flossen vor allem in fachliche Weiterbildungen, die Führungskräfteentwicklung, in Gesundheitsseminare und Sprachtrainings. Die Nachfrage nach Fortbildungen ist weiterhin steigend; es werden mehr noch als in den Vorjahren die bundeseigenen Angebote des Aus- und Fortbildungszentrums der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung (BAkÖV) genutzt.

GESUNDHEITSMANAGEMENT

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

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

EINSATZMÖGLICHKEITEN

Im EBA sind überwiegend Frauen und Männer mit abgeschlossenem Ingenieur- oder Jurastudium oder etwa auch mit dem Abschluss Diplom-Verwaltungswirtschaft tätig. Die Aufgaben im EBA werden daher häufig von Teams bearbeitet, die sich aus technischen und nichttechnischen Beschäftigten zusammensetzen.

BESCHÄFTIGTE IM HÖHEREN VERWALTUNGSDIENST

(mit Abschluss Diplom (Universität) oder Master)

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

Zentrale Aufgaben des EBA sind die Eisenbahn- und Bauaufsicht, die Zulassung und Überwachung von Fahrzeugen, die Planfeststellung und die Ressortforschung sowie die Fahrgastrechte- und Tarifaufsicht für den Bahn-, Bus- und Schiffsverkehr. Die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ist für die Beschäftigten im höheren Dienst eine weitere Aufgabensäule des EBA. Dazu gehören etwa die Antrags- und Verwendungsprüfung und die Prüfung von Investitionsrechnungen.

AUFGABEN FÜR JURISTINNEN UND JURISTEN MIT ZWEITEM STAATSEXAMEN

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

BESCHÄFTIGTE MIT FÜHRUNGSAUFGABEN

Für Beschäftigte im höheren Verwaltungsdienst sowie für Juristinnen und Juristen mit zweitem Staatsexamen besteht die Möglichkeit, ihr Tätigkeitsspektrum zu erweitern, indem sie Personalverantwortung übernehmen und Referate, Abteilungen und Stabsstellen in der Zentrale oder Sachbereiche in den Außenstellen des EBA leiten.

GEHOBENER VERWALTUNGSDIENST

(mit Abschluss Diplom (FH) oder Bachelor)

Eine wichtige Aufgabe der Beschäftigten im gehobenen Dienst ist es, die technischen Re-

gelwerke des jeweiligen Fachgebietes weiterzuentwickeln.

In der Eisenbahn- und Bauaufsicht beschäftigen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des gehobenen Dienstes nicht nur mit Eisenbahnanlagen, sondern kontrollieren auch die Anwendung von Sicherheitsmanagementsystemen und Risikobewertungen. Auch wirken sie daran mit, die Ursachen von Unfällen und technischen Unregelmäßigkeiten zu ermitteln. Im Fahrzeugbereich nehmen die Ingenieurinnen und Ingenieure Triebfahrzeuge ab, befassen sich mit der Systemüberwachung von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder führen anlassbedingte Kontrollen durch.

In der Planfeststellung bearbeiten die Kolleginnen und Kollegen des gehobenen Dienstes – beispielsweise bei Großprojekten – Fragen mit technischem Schwerpunkt, bereiten Planfeststellungsbeschlüsse vor und pflegen den Erfahrungsaustausch mit Gutachtern.

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

AUSBILDUNG IM EBA

Das EBA ist bestrebt, seinen Bedarf an qualifiziertem Personal mit selbst ausgebildeten Anwärtinnen und Anwärtern, Referendarinnen und Referendaren und Auszubildenden zu decken. Aufgrund der bevorstehenden Altersabgänge, gerade im technischen Dienst, ist eine kontinuierliche Ausbildung notwendig, um das Fachwissen im Haus zu halten.

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

Das Amt ist bundesweit die einzige Einrichtung, die eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst „Bahnwesen“ durchführt. In den vergangenen Jahren wurden Beträge von ca. 400.000 Euro jährlich in die Ausbildung investiert. Das EBA fungiert in dem Bereich als Prüfungsamt und koordiniert die Ausbildung. Das Ausbildungsangebot nutzen auch andere im Eisenbahnbereich tätige Bundes- und Landeseinrichtungen.

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

Der Vorbereitungsdienst für den höheren technischen Dienst (Referendariat) setzt ei-

nen Master- oder TH/TU-Studienabschluss voraus. Bei Bestehen der „Großen Staatsprüfung“ erwerben die Absolventinnen und Absolventen am Ende die Qualifikation für hochwertige Referententätigkeiten oder Dienstposten im Führungs- und Leitungsbereich. Im Vorbereitungsdienst für den höheren technischen Verwaltungsdienst koordiniert das EBA die Ausbildung, die „Große Staatsprüfung“ nimmt indes das Oberprüfungsamt der Bundesverkehrsverwaltung ab.

Das EBA plant, das Ausbildungsangebot in den nächsten Jahren deutlich zu erweitern. 2017 hat ein Anwärterjahrgang die Laufbahnausbildung begonnen. Für 2018 ist die Einstellung je eines Anwärter- und eines Referendarjahrganges geplant.

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

	2015	2016	2017
Auszubildende	15	14	12
Anwärter/innen (technisch)	12	9	19
Anwärter/innen (nichttechnisch)	1	1	1
Referendarinnen/Referendare	10	9	9
Praktikanten	30	28	33



STANDORTE



KONTAKTE

ZENTRALE BONN

Heinemannstraße 6
53175 Bonn
Telefon: 0228 98 26 - 0
Telefax: 0228 98 26 - 199
E-Mail: poststelle@eba.bund.de

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 (Oliver Lang), S. 10 (Martin Busbach), S. 11 (Georg Wagner), S. 12 (Volker Emersleben),
S. 16 (Ascan Egerer), S. 19 (Frank Barteld), S. 26 (Christian Bedeschinski), S. 28 (Wolfgang Klee), S. 32 (Uwe Miethe),
S. 33 (Frank Kniestedt), S. 36 (Frank Barteld), S. 38 (Wolfgang Klee)

stock.adobe.com

Titel (Studio Chlorophylle), S. 20 (den-belitsky), S. 22 (nokturnal), S. 25 (Uwe Moser), S. 43 (Studio32), S. 48 (nokturnal)

Eisenbahn-Bundesamt

S. 4, S. 8, S. 13, S. 14, S. 15, S. 30

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Stand

Juli 2018

Kontakt

Telefon: 0228 9826-0

Telefax: 0228 9826-199

E-Mail: poststelle@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de