




Eisenbahn-Bundesamt



EBA-JAHRESBERICHT 2020/2021





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
ARBEITEN IM EISENBAHN-BUNDESAMT	8
IM INTERVIEW: DER AUSBILDUNGSLEITER IM EBA	12
UNSERE AUFGABEN	16
PLANFESTSTELLUNG	17
RESSORTFORSCHUNG	21
DAS EBA IN EUROPA	29
UMWELT	33
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR	40
IM INTERVIEW: DER LEITER DER AUSSENSTELLE FRANKFURT / SAARBRÜCKEN	48
ÜBERWACHUNG	52
KAPAZITÄT	56
GEFÄHRLICHE GÜTER	58
FAHRZEUGE	61
DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE	67
STANDORTE UND KONTAKTE	70



Liebe Leserinnen und Leser,

die zurückliegenden zwölf Monate haben uns alle vor neue Herausforderungen gestellt. In vielen Bereichen der Gesellschaft ging es vor allem darum, so gut und sicher wie möglich durch die Corona-Krise zu navigieren.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat, wie andere Aufsichtsbehörden auch, auf die Situation flexibel reagiert und seine Verfahren beispielsweise in der Aufsicht temporär angepasst. Ziel war es, den Eisenbahnsektor dabei zu unterstützen, die Folgen der Pandemie abzumildern.

2021 ist aber nicht nur ein weiteres Jahr, dem Corona seinen Stempel aufdrückt, sondern auch das europäische Jahr der Schiene. Die Eisenbahn ist der Verkehrsträger der Zukunft. Das gilt umso mehr mit Blick auf die Klimakrise und die damit verbundenen politischen Ziele. Die Steigerung der Verkehrsleistung auf der Schiene erfordert – vor allem an Knotenpunkten – eine bessere Infrastruktur. Damit dieses Ziel in einem überschaubaren Zeitraum erreicht werden kann, müssen neben einer auskömmlichen Finanzierung unter anderem die Genehmigungsverfahren gestrafft werden. Ein Beispiel ist die Übertragung der Aufgabe der Anhörung im Planfeststellungsverfahren auf das Eisenbahn-Bundesamt. Wie diese Themen sich im operativen Geschäft vor Ort niederschlagen, lesen Sie in diesem Jahresbericht im Interview mit dem Leiter der EBA-Außenstelle in Frankfurt am Main.

Das nötige Innovationstempo kann die Eisenbahn nur an den Tag legen, wenn sie über eine gut organisierte und offene Forschung verfügt. Mit dem 2019 beim Eisenbahn-Bundesamt eingerichteten Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) sind wir auf einem guten Weg. Das Zentrum hat alle wichtigen Bereiche im Blick: Wirtschaftlichkeit, Umwelt und nachhaltige Mobilität sowie Sicherheit. In diesem Heft werden einige seiner aktuellen Projekte beleuchtet.

Die üppigste Finanzausstattung nützt nichts ohne die wichtigste Ressource: den Menschen. Gut ausgebildetes und hochmotiviertes Personal ist unverzichtbar. Wie das EBA sich um die Ausbildung junger Kolleginnen und Kollegen kümmert, erläutert sein Ausbildungsleiter in diesem Bericht in einem Interview.

Ich wünsche Ihnen eine erkenntnisreiche Lektüre.

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

Gerald Hörster
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes



A high-speed train is stopped at a platform in a large railway station. The station has a massive, arched glass and steel roof. People are visible on the platform and inside the train. A blue banner with white text is overlaid on the left side of the image.

DAS EISENBAHN- BUNDESAMT

DAS EISENBAHN- BUNDESAMT

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde für Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Fach- und Rechtsaufsicht liegt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

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 Investitionen in die Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellt, sowie die

Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung oder die Durchsetzung von europäischen Fahrgastrechten im Bus-, Eisenbahn- und Schiffsverkehr. Beim EBA angesiedelt ist auch das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF).

In der EBA-Zentrale in Bonn sind ca. 470 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Rund 800 weitere Beschäftigte 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 bearbeitet, das operative Geschäft wird in den Außenstellen wahrgenommen.

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

	2018	2019	2020
Einnahmen	44,0	43,5	44,3
Ausgaben ¹	95,1	99,7	104,2

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

¹ Unentgeltliche und gebührenfreie Aufgaben 2020: 29% der EBA-Gesamtausgaben. Die Kennzahl umfasst Organisationseinheiten bzw. Fachaufgaben ohne Möglichkeit der Einnahmeerzielung (z.B. Ressortforschung, Umgebungslärmkartierung, Lärmaktionsplanung, Umwelt- und Brandschutz, Tunnelsicherheit, Zivile Notfallvorsorge, Durchsetzungs- & Beschwerdestelle Fahrgastrechte Bus und Schiff)



ARBEITEN IM EISENBAHN-BUNDESAMT

Ende 2020 waren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 1.377 Menschen beschäftigt, davon ca. 70 Prozent Beamtinnen und Beamte. Es waren 12 Auszubildende, 16 Anwärterinnen und Anwärter für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst, 2 Anwärter für den gehobenen nichttechnischen Dienst und 12 Referendarinnen und Referendare für den höheren technischen Verwaltungsdienst beschäftigt.

Im Jahr 2020 wuchs die Belegschaft des EBA durch neue Aufgaben etwa im Bereich Anhörung und den Aufbau des DZSF um ca. 10 Prozent. Auch 2021 werden rund 40 neue Beschäftigte zu Schwerpunktthemen im EBA gesucht.

Ihren Beschäftigten bietet die Behörde dabei abwechslungsreiche und anspruchsvolle Aufgaben sowie einen modernen und familienfreundlichen Arbeitsplatz mit den zahlreichen Vorteilen eines Arbeitgebers im öffentlichen Dienst. Umfassende Fortbildungsmöglichkeiten, gleitende Arbeitszeiten, individuelle Teilzeitvereinbarungen, Eltern-Kind-Büros und die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten sind selbstverständlich.

Unter www.eba.bund.de/arbeitgeber finden Sie weitere Informationen über das EBA als Arbeitgeber sowie Kontaktmöglichkeiten für ein persönliches Gespräch. Die aktuellen Stellenangebote des EBA finden Sie auf den Seiten der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen.

FORTBILDUNG

Das EBA legt Wert darauf, dass sich sein Personal fort- und weiterbildet. Im Haushaltsjahr 2020 waren dafür ca. 700.000 Euro verfügbar. Die Mittel flossen vor allem in fachliche Weiterbildungen, die Durchführung einer Vorgesetztenrückmeldung, in Gesundheitsseminare und Sprachtrainings. 2021 ist die Einarbeitung und Fortbildung der neuen Beschäftigten eine wesentliche Aufgabe im Fortbildungsbereich des EBA.

GESUNDHEITSMANAGEMENT

Das EBA unterstützt seine Beschäftigten dabei, gesund zu bleiben. Es bietet auch online regelmäßige Seminare, Vorträge und Schulungen (z.B. Rückentraining, Stressprävention) sowie Schutzimpfungen und betriebliche

Sozialberatung an. 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.

Das Jahr 2020 war durch die Corona-Pandemie geprägt. Das EBA hat seine Arbeitsbedingungen zum Schutz der Beschäftigten schnell angepasst und organisatorische Flexibilität gezeigt, beispielsweise durch großzügige und personalisierte Lösungen zum mobilen Arbeiten. Die Gesundheitsfürsorge unterstützt die Beschäftigten dabei, mit den geänderten Arbeitsbedingungen zurecht zu kommen, auch durch digitale Gesundheitsangebote.

EINSATZMÖGLICHKEITEN

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

BESCHÄFTIGTE IM HÖHEREN VERWALTUNGSDIENST

(mit Abschluss Diplom (Universität) oder Master)

Aufgaben des höheren Dienstes sind im Allgemeinen die fachliche Aufsicht und Koordination sowie die Weiterentwicklung tech-

nischer 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. Zu den Aufgaben der Juristinnen und Juristen gehört auch, die ständige Fortentwicklung der einschlägigen Gesetze zu unterstützen und ihre Anwendung durch Verwaltungsvorschriften auszugestalten. Außerdem beraten und schulen sie die technischen Fachleute bei der Anwendung der Gesetze, klären Grundsatzfragen für sie und führen die klassischen Aufgaben eines Justitiariats, wie Widerspruchs- und Klagebearbeitung, Prozessvertretung und Bußgeldverfahren durch.

BESCHÄFTIGTE MIT FÜHRUNGSAUFGABEN

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

GEHOBENER VERWALTUNGSDIENST

(mit Abschluss Diplom (FH) oder Bachelor)

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

In der Eisenbahn- und Bauaufsicht beschäftigen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des gehobenen Dienstes nicht nur mit Eisenbahnanlagen, sondern kontrollieren auch die Anwendung von Sicherheitsmanagementsystemen und Risikobewertungen. Im Fahrzeugbereich nehmen sie 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 Anwärtnerinnen und Anwärtern, Referendarinnen und Referendaren sowie Auszubildenden zu decken. Um bevorstehende Altersabgänge und den damit verbundenen Verlust von Fachwissen gerade im technischen Dienst auszugleichen, ist die kontinuierliche Ausbildung wichtig. Das EBA plant, das Ausbildungsangebot in den nächsten Jahren noch deutlich zu erweitern. Angeboten werden Laufbahnausbildungen im Bereich „Bahnwesen“ für den höheren und für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst sowie die Ausbildung zur/zum Verwaltungsfachangestellten.

Das EBA führt als bundesweit einzige Einrichtung eine Laufbahnausbildung im fachspezifischen Vorbereitungsdienst „Bahnwesen“ durch; in den vergangenen Jahren hat es 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 nahegebracht.

Der Vorbereitungsdienst für den höheren technischen Dienst (Referendariat) setzt einen Master- oder TH/TU-Studienabschluss voraus. Bei Bestehen der Großen Staatsprüfung erwerben die Absolventinnen und Absolventen am Ende die Qualifikation für hochwertige Referententätigkeiten oder Dienstposten im Führungs- und Leitungsbereich. Im Vorbereitungsdienst für den höheren technischen

Verwaltungsdienst koordiniert das EBA die Ausbildung, die Große Staatsprüfung nimmt indes das Oberprüfungsamt der Bundesverkehrsverwaltung ab.

Das EBA 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.

Trotz veränderter Arbeitsbedingungen durch die Corona-Pandemie ist es dem EBA wichtig, auch der Ausbildung von Praktikantinnen und Praktikanten nachzukommen. So waren 2020 mehr als 60 Menschen deutschlandweit im Rahmen eines Praktikums beim EBA im Einsatz.

» Ausbildung im EBA

	2018	2019	2020
Auszubildende	12	12	12
Anwärter/innen (technisch)	11	16	16
Anwärter/innen (nichttechnisch)	1	2	2
Referendar/innen	10	10	12
Praktikant/innen	53	58	64



Matthias Keiter,
Ausbildungsleiter im EBA

IM INTERVIEW: DER AUSBILDUNGSLEITER IM EBA, MATTHIAS KEITER

In welchen Bereichen und Berufen bildet das EBA aus?

Das Eisenbahn-Bundesamt bietet eine ganze Palette von verschiedenen Ausbildungen an: etwa den Ausbildungsgang Verwaltungsfachangestellte mit der Fachrichtung Bundesverwaltung oder das Duale Studium für Verwaltungsinformatik beziehungsweise das Studium Digital Administration and Cyber Security an der Hochschule des Bundes in Brühl.

Vom Grundsatz her ist das EBA eine technische Behörde, so dass der Schwerpunkt auch in der Ausbildung im technischen Bereich liegt. Hier kann man vor allem die Anwärterausbildung und das Referendariat hervorheben. Erstere setzt einen Bachelor-Abschluss voraus, dauert zwölf Monate und endet mit

der Laufbahnprüfung. Das Referendariat steht Menschen mit Master-Abschluss offen, dauert 24 Monate und endet mit der großen Staatsprüfung beim Oberprüfungsamt. Je nach Fachrichtung werden verschiedene Studienabschlüsse vorausgesetzt. Sowohl im gehobenen als auch im höheren Dienst werden u.a. Absolventinnen und Absolventen der Fachrichtungen Bauingenieurwesen, Maschinenbau und Elektrotechnik eingestellt.

Man könnte nach einem Studium ja auch direkt in den Beruf einsteigen – worin liegt der Vorteil einer weiteren Ausbildung?

Natürlich kann man auch als Direkteinsteiger im EBA anfangen. Alle neuen Beschäftigten erhalten gezieltes training-on-the-job, um ihre Aufgaben erfüllen zu können. Für die Ausbildung spricht allerdings auf jeden Fall, dass die neuen Kolleginnen und Kollegen nicht direkt ins kalte Wasser springen müssen.

Wenn man vorher noch nie in einer Behörde oder noch nie im Bahnsektor gearbeitet hat, bietet die Ausbildung einen weiteren Pluspunkt: Man wird intensiv im Verwaltungsrecht und Bahnbetrieb geschult. Die Erfahrungen zeigen, dass gerade diese beiden Gebiete zum Gesamtverständnis beitragen. Im Verwaltungsrecht legen wir beispielsweise die Grundlagen durch eine interne Schulung unseres Justitiariats und vertiefen dieses Wissen durch einen insgesamt siebenwöchigen Lehrgang an der Hochschule des Bundes.

Was man auch noch wissen sollte: Aufgrund des Fachkräftemangels hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

uns die Möglichkeit gegeben, Anwärtersonderzuschläge zu zahlen, so dass man beim EBA auch als Anwärter*in bereits relativ gut besoldet ist.

An welchen Standorten wird die Laufbahnausbildung angeboten?

Seit einigen Jahren veröffentlichen wir unsere Stellenausschreibungen standortbezogen, das EBA ist ja bundesweit vertreten. Das hat den Vorteil, dass man schon bei der Bewerbung weiß, wo man nach der Ausbildung eingesetzt wird. Koordiniert wird die Ausbildung von der Zentrale in Bonn aus; wenn Dienstreisen nach Bonn oder an andere Standorte nötig sind, übernehmen wir die Kosten für Fahrt und Unterkunft.

Wie läuft die Laufbahnausbildung ab?

Im Grunde genommen haben alle Ausbildungen einen ähnlichen Aufbau. Die Kandidaten durchlaufen ein abwechslungsreiches Qualifizierungsprogramm mit interner Ausbildung, Hospitationen im In- und Ausland und Praktika unter anderem bei Eisenbahnunternehmen. Unser Ziel ist es, die Personen über den Tellerrand schauen zu lassen und ihnen so viel Rüstwerkzeug an die Hand zu geben, dass sie in der Anschlussverwendung einen guten Start haben.

Es wird eine solide Basis aus Fachwissen gelegt, das mit Praxiseinsätzen und Hospitationen ergänzt wird. Die Laufbahnausbildungen für den gehobenen und höheren technischen Dienst beginnen beispielsweise mit einer Einführungswoche in Bonn. Hier haben die neuen Kolleginnen und Kollegen die Gelegenheit, sich gegenseitig und das EBA kennenzulernen. Dann folgen mehrere Wochen fachrichtungsübergreifende Aus-

bildung in der Zentrale; später geht es dann mit Fachlehrgängen weiter, in denen das theoretische Wissen für die anstehenden Ausbildungsabschnitte vermittelt wird.

Bei den Lehrgängen zapfen wir das interne Fachwissen an, greifen aber auch auf externe Dozenten zurück. Nachdem ein gutes Fundament gelegt wurde, schließen sich Praxisabschnitte in den Außenstellen des EBA an, oder Hospitationen bei anderen Behörden oder Unternehmen.

Je nach Fachrichtung werden beispielsweise Baustellen, Stellwerke, Instandhaltungswerkstätten, Rangierbahnhöfe oder Bahnübergänge besichtigt. Highlight ist in einigen Fachrichtungen auf jeden Fall das Seminar „Triebfahrzeuge führen“, bei dem sowohl die Ausbildung am Simulator, als auch auf dem echten Triebfahrzeug stattfindet.

Wie viele Ausbildungsplätze gibt es jeweils pro Jahr?

Das EBA bildet seit Jahrzehnten aus, so dass die Konzepte erprobt sind. Für die einzelnen Fachrichtungen gibt es Ausbildungsrahmenpläne, an denen wir uns orientieren. In den vergangenen rund 20 Jahren haben wir über 150 Anwärter und Anwärterinnen und etwa 75 Referendarinnen und Referendare ausgebildet. In der Regel sind die Anwärterjahrgänge zwischen 15 und 20 Personen und die Referendarjahrgänge zwischen 10 und 12 Personen stark.

Wie wirkt sich die Corona-Pandemie auf die Ausbildung aus?

In enger Zusammenarbeit mit dem EBA-internen Krisenstab haben wir die Leitplanken für die Zeit festgelegt, in der Präsenz im Amt

gar nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist. Durch das große Engagement der Ausbilder und Prüfer konnten sehr viele Ausbildungsabschnitte und die Laufbahnprüfungen wie geplant durchgeführt werden. Selbst die schwierigste Phase konnten wir glücklicherweise mit angeleitetem Selbststudium und Onlineveranstaltungen überbrücken. Alle Teilnehmer*innen der Ausbildungsjahrgänge sind ja mit EBA-Notebooks ausgerüstet. Mit den verschiedenen Instrumenten, die wir einsetzen, gelingt es uns, die Qualität auf einem hohen Niveau zu halten.

Aus den Feedbackgesprächen, die ich regelmäßig mit Anwärter*innen und Referendar*innen führe, weiß ich jedoch auch, dass eine Onlineveranstaltung einen Präsenztermin oder die Ausbildung am Arbeitsplatz nicht ersetzen kann. Alle freuen sich darauf, sobald die Rahmenbedingungen es zulassen, unter den entsprechenden Vorkehrungen wieder vor Ort sein zu können.

Wie sind jeweils die Übernahmechancen nach bestandener Prüfung?

Das EBA bildet seit jeher nach Bedarf und nicht über Bedarf aus. Aufgrund der anstehenden Altersabgänge ist die Tendenz in den letzten Jahren steigend. Obwohl das Durchschnittsalter im EBA in den letzten Jahren etwas gesunken ist, versuchen wir über die Ausbildung junge und motivierte Nachwuchskräfte zu gewinnen.

Da wir erhebliche Ressourcen in die Ausbildung investieren, sind wir naturgemäß an der Übernahme nach bestandener Prüfung interessiert. Für die Laufbahnausbildungen im gehobenen und im höheren technischen Dienst haben wir die Voraussetzungen für eine Übernahme in einer Verwaltungsvor-

schrift geregelt. Damit nicht nur das Ergebnis der Abschlussprüfungen einfließt, berücksichtigen wir auch die Leistungen, die bereits während der Ausbildung erbracht wurden.

Vergibt das EBA auch Stipendien?

In der Tat bietet das EBA seit 2021 Stipendien für ein Bauingenieurstudium an der Universität der Bundeswehr am Standort München an. Aus meiner Sicht handelt es sich hier um ein sehr attraktives Angebot an Abiturient*innen und um ein sehr vielversprechendes Projekt. Es ist dabei möglich, innerhalb von vier Jahren den Bachelor- und Masterabschluss zu erwerben. Normalerweise beträgt die Regelstudienzeit bis zum Masterabschluss mindestens fünf Jahre.

Die Studentinnen und Studenten werden von uns mit einer monatlichen Studienbeihilfe gefördert, so dass sie sich komplett auf das Studium konzentrieren können und keinem Nebenjob nachgehen müssen, um beispielsweise die Miete zu bezahlen. Wir schließen einen Studienbeihilfevertrag ab, in dem wir zusichern, Studiengebühren und Beihilfen zu zahlen – im Gegenzug verpflichten sich die Studierenden, nach der Ausbildung eine gewisse Zeit beim EBA zu bleiben.

Wie geht es dann nach bestandener Laufbahnprüfung im EBA weiter?

Nach Abschluss der Ausbildung und der Übernahme in das Beamtenverhältnis auf Probe, werden die Kolleg*innen mit training-on-the-job eingearbeitet.

Es ergeben sich oft relativ schnell Aufstiegsmöglichkeiten. Im höheren Dienst starten die ehemaligen Referendare z.B. als Referenten. Nicht selten dürfen sie schon direkt nach der

Ausbildung die fachliche Leitung eines Teams übernehmen, oder werden zu stellvertretenden Sachbereichs- oder Referatsleiter*innen benannt.

Inzwischen habe ich rund 100 Anwärter*innen und Referendar*innen betreut und dabei bekomme ich natürlich auch mit, wie deren Werdegänge später verlaufen. Wir haben eine erfreulich geringe Fluktuation bei ehemaligen Laufbahnanwärtern. Es kommt selten vor, dass uns Ehemalige aus den Laufbahnausbildungen verlassen, um in die freie Wirtschaft zu gehen. Ein gewisser Austausch mit dem BMVI ist jedoch nicht von der Hand zu weisen. Das spricht wohl für die Qualität der Ausbildung.

Unter dem Strich ist für mich am wichtigsten, dass bis jetzt niemand gesagt hat, dass die Ausbildung verschwendete Zeit gewesen wäre. Eher Gegenteiliges ist der Fall. Viele berichten mir, dass sie noch heute von den Inhalten der Ausbildung profitieren. Häufig ist es so, dass die ehemaligen Azubis selbst

als Ausbilder oder Prüfer tätig werden, um ihr Wissen an die Nachwuchskräfte weiter zu geben.

Welche Rolle spielen Weiterbildung und Weiterentwicklung im Beruf?

Da das Bahnwesen sehr komplex ist, wird das lebenslange Lernen im EBA großgeschrieben. Die Kolleginnen und Kollegen der Fortbildungsstelle haben genau wie die Führungskräfte ein großes Interesse daran, in regelmäßigen Abständen Fortbildungen anzubieten.

Darüber hinaus gibt es diverse Entwicklungsmöglichkeiten; unter anderem den Aufstieg über die Grenzen der Laufbahn hinweg. Da hat sich in der Bundeslaufbahnverordnung einiges getan. Das EBA fördert Beschäftigte, die sich beispielsweise über ein Studium Verwaltungsmanagement oder ein Studium Master of Public Administration berufsbeleitend weiterentwickeln wollen.

ZUR PERSON

Matthias Keiter hat an der Universität Paderborn studiert und dort seinen Masterabschluss Business and Human Resource Education gemacht. Parallel dazu hat er die erste Staatsprüfung für das Lehramt an Berufskollegs abgelegt. Er lebt in Bonn, arbeitet seit 2013 im Personalbereich des Eisenbahn-Bundesamtes und ist seit 2019 dessen Ausbildungsleiter.

Es macht ihm Freude, die Anwärter- und Referendarjahrgänge durch ihre Ausbildungen zu begleiten. Daraus zieht er die Motivation, jeden Tag sein Bestes zu geben. Ein besonders positiver Aspekt seiner Arbeit sind für ihn zudem die vielen Kontakte, die er innerhalb und außerhalb des EBA pflegt: "Ohne die Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen in der Zentrale und den Außenstellen könnten die Lerninhalte nicht vermittelt werden."

A blurred red high-speed train is moving past a railway platform. The train is in motion, creating a horizontal blur effect. The platform is made of concrete blocks. In the background, there are overhead power lines and a signal post with a triangular sign containing the number '3'. The sky is clear and blue. The image is framed by a large, stylized blue graphic element on the left side.

UNSERE AUFGABEN

PLANFESTSTELLUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Der Gesetzgeber sieht vor, dass die Planfeststellungsbehörde entscheidet, wenn eine Eisenbahnbetriebsanlage gebaut oder geändert werden soll. Das gilt sowohl für die Gleisanlagen als auch etwa für Brücken, Tunnel oder Bahnhöfe. Es muss zum Beispiel geklärt werden, ob das Vorhaben private oder öffentliche Interessen berührt und wie diese in der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Das EBA plant und baut selbst nicht, sondern es entscheidet auf Antrag der Vorhabenträgerin, eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes, ob die Planungen zulässig sind. Steuerung und Koordination des Bauvorhabens bleiben immer in den Händen des Unternehmens.

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist es, die betroffenen Belange durch Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen zum Ausgleich zu bringen. Im Verfahren werden daher alle Betroffenen im gesetzlich vorgesehenen Umfang beteiligt. 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 der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen. Ferner erhält die Vorhabenträgerin Baurecht.

Die Anforderungen an die Arbeit der Planfeststellungsbehörde sind vielfältig. Dabei geht es nicht nur um Neubauprojekte – die Tätigkeit wird heute zunehmend geprägt durch den hohen Sanierungsbedarf der An-

lagen, den Ausbau der Schieneninfrastruktur in zum Teil bereits hochverdichteten Gebieten und die Umsetzung europäischer Vorgaben zur Herstellung eines interoperablen Eisenbahnsystems in der Europäischen Union. Verstärkt werden die Anforderungen durch gesetzliche Vorgaben für ein bedarfsgerechtes Schienenverkehrsangebot, umfassende Bürgerbeteiligung und den schonenden Umgang mit Umwelt und Natur.

Der rechtliche Rahmen wird komplexer, die Investitionen des Bundes im Bereich der Schiene steigen und der Öffentlichkeit soll größtmögliche Transparenz geboten werden. Vor diesem Hintergrund wird die Strukturierung von Arbeitsprozessen immer wichtiger. Das EBA bedient sich verschiedener Instrumente, um ein bundesweit einheitliches, effektives und qualitativ hochwertiges Verwaltungshandeln sicherzustellen.

In den Planfeststellungsrichtlinien, dem Leitfaden Antragsunterlagen und weiteren fachlichen Regelwerken, die das EBA regelmäßig aktualisiert und auf seiner Internetseite zur Verfügung stellt, sind die Anforderungen an planrechtliche Verfahren umfassend dargestellt.

Der Gesetzgeber hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen angestoßen, um die Planung von Infrastrukturprojekten im Schienenverkehrsbereich zu beschleunigen. Unter anderem hat er die Zuständigkeit für die Durchführung des Anhörungsverfahrens vom 6. Dezember 2020 an von den Ländern auf den Bund übertragen und diese Aufgabe beim EBA angesiedelt. Für Planfeststellungsverfahren, die vor dem Stichtag beim EBA



beantragt wurden, sind nach wie vor die jeweiligen Landesbehörden zuständige Anhörungsbehörden.

Das Anhörungsverfahren ist ein Teil des Planfeststellungsverfahrens; bisher haben ihn die Landesbehörden in eigener Zuständigkeit durchgeführt; künftig fällt damit eine Schnittstelle weg.

Bevor das EBA das Anhörungsverfahren übernommen hat, hat es mit den Anhörungsbehörden aller 16 Bundesländer Gespräche geführt, um den reibungslosen Übergang der Aufgaben sicherzustellen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens werden die Öffentlichkeit, die Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben

betroffen sind, sowie die Umwelt- und Naturschutzvereinigungen beteiligt. Die Einwendungen und Stellungnahmen werden in einem Erörterungstermin behandelt. Auf dieser Grundlage wird anschließend über das Vorhaben in einem Planfeststellungsbeschluss entschieden.

Auf seiner Internetseite stellt das EBA Informationen zu aktuellen Planfeststellungs- und Anhörungsverfahren bereit. Dort sind auch ergangene planrechtliche Entscheidungen für die Öffentlichkeit zugänglich. Zudem gibt es viele weitere Hintergrundinformationen zum Zweck und Ablauf der Verfahren.

» Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2018	2019	2020
Planfeststellung	133	137	129
Plangenehmigung	552	525	513
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	103	67	72
Planänderung	105	124	153

AUSGEWÄHLTE VERFAHREN

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

VIADUKT CHEMNITZ

Das EBA hat mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2020 die geänderten Pläne zum „Chemnitzer Viadukt“ im Zuge der Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden festgestellt, nachdem es den ursprünglich geplanten Abriss des Viadukts abgelehnt hatte. Der „Chemnitzer Viadukt“ gehört zu den herausragenden technischen Denkmälern Sachsens mit nationaler Bedeutung und gilt als Zeugnis des technisch ausgereiften Stahlbaus um die Wende zum 20. Jahrhundert. Wesentliche Kernpunkte der geänderten Planung stellen sicher, dass bei der Ertüchtigung der Denkmalcharakter der rund 120 Jahre alten Brücke weitestgehend erhalten bleibt. So kann etwa durch den Einbau einer Stahlbetonplatte auf den beiden innen liegenden Gleisen planmäßig auf Lärmschutzwände auf dem Viadukt verzichtet werden. Um die dadurch entstehenden Lasten aufnehmen zu können, werden die darunterliegenden, bereits überlasteten Stahlträger teilweise erneuert. Damit wird das letzte Bauwerk des Chemnitzer Bahnbogens fertig gestellt.

NEUBAU S-BAHNLINIE S4 (OST) HAMBURG- BAD OLDESLOE

Mit dem Projekt S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg-Bad Oldesloe soll eine neue systemeigene S-Bahnlinie errichtet werden.

Das Bauvorhaben wird in die drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt:

- » PFA 1: Hasselbrock-Luetkensallee
- » PFA 2: Luetkensallee-Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein
- » PFA 3: Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein- Ahrensburg-Gartenholz

Es werden zwei neue S-Bahngleise mit einer Streckenlänge von insgesamt knapp 21 km entlang der bestehenden Strecke 1120 Lübeck Hbf- Hamburg Hbf errichtet.

Der PFA 1 erstreckt sich von Bau-km 100,000 bis Bau-km 103,114 der neuen S-Bahnstrecke 1249 Hamburg-Hasselbrock – Ahrensburg-Gartenholz. In diesem Abschnitt werden ein Überführungsbauwerk zur Ausfädelung der Strecke 1249 aus der S-Bahnstrecke 1241 gebaut, neun Eisenbahnüberführungen neu errichtet bzw. vorhandene Brückenbauwerke erweitert und Straßenverkehrsanlagen an die neuen Gegebenheiten angepasst sowie zwei neue Haltepunkte, ein elektronisches Stellwerk,



ein Gleichrichterwerk und diverse Schalthäuser erstellt. Zwei Bahnübergänge werden mit Beginn der Baumaßnahme aufgehoben.

Im Zuge des Ausbaus sind Schallschutzwände mit Bauhöhen bis zu sechs Meter beidseits der Trasse inklusive Mittelwand geplant, außerdem kommen bei Bedarf passive Schallschutzmaßnahmen zum Einsatz.

Die Streckengleise der Strecke 1120 werden in Teilen südlich verschwenkt, um auf der Nordseite Platz für die beiden neuen S-Bahngleise auf der Nordseite der Strecke 1120 zu schaffen.

Im Bereich zwischen den PFA 1 und 2 wird eine Systemwechselstelle hergestellt. Diese besteht aus einem Bereich mit Gleichstrom, einem neutralen Bereich und einem Bereich mit Wechselstrom.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 24.08.2020 wurde der erste PFA genehmigt.

HORCHHEIMER TUNNEL – GENERALSANIERUNG MIT ÄNDERUNG VON TUNNELLÄNGE UND –LÄNGSNEIGUNG

Der 1902 erbaute 576 Meter lange Tunnel liegt auf dem rechtsrheinischen Stadtgebiet von Koblenz an der eingleisigen Strecke 3031, Abzw. Koblenz - Pfaffendorf – Abzw. Koblenz - Horchheimer Brücke. Auf Grund des schlechten baulichen Zustands wird er umfassend an den heutigen Stand der Technik angepasst mit Aufweitung des Lichtraumprofils sowie der Anlage von Rettungswegen.

ELEKTRIFIZIERUNG DER STRECKE WESEL – BOCHOLT

Im Jahr 2020 wurden mit drei Planfeststellungsbeschlüssen die Voraussetzungen für die Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt

geschaffen, die einen wichtigen Bestandteil in der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen darstellt.

RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX)

Der Rhein-Ruhr-Express soll das Angebot im Schienenpersonenverkehr im Ruhrgebiet, im Rheinland und in Westfalen sowie die Anbindung zu den angrenzenden Regionen durch schnellere Züge, größere Beförderungskapazitäten und einen dichteren Takt verbessern. Aufgrund der Streckenlänge und der örtlichen Gegebenheiten ist das Projekt in insgesamt 13 PFA unterteilt. Das EBA konnte im Jahr 2020 den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 3 erlassen.

BETUWE: ABS 46/2 GRENZE D/NL – EMMERICH – OBERHAUSEN

Die Ausbaustrecke Emmerich – Oberhausen ist ein Teilstück des wichtigen europäischen Güterverkehrskorridors von Rotterdam nach Genua. In direktem Anschluss an die niederländische Betuwe-Linie stellt der Abschnitt auf deutscher Seite die Verbindung zwischen den niederländischen Nordseehäfen und dem westlichen Ruhrgebiet her. Zugleich verbindet er im Nahverkehr den nördlichen Niederrhein mit den Großstädten der Rheinschiene und des Ruhrgebiets.

Die zweigleisige Eisenbahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen umfasst rund 73 Kilometer. Um die Kapazität dieser Strecke zu erweitern, ist ein durchgängiger dreigleisiger Ausbau vorgesehen. Außerdem werden abschnittsweise weitere Überholmöglichkeiten geschaffen, zahlreiche Bahnübergänge beseitigt und Überwerfungsbauwerke errichtet. Das Vorhaben ist aufgeteilt in zwölf PFA.

Das EBA hat 2020 den Planfeststellungsbeschluss für den PFA 2.1 erlassen.

RESSORTFORSCHUNG

Das 2019 gegründete Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) beim EBA ist eine unabhängige, technisch-wissenschaftliche Ressortforschungseinrichtung des Bundes. Mit ihm intensiviert die Bundesregierung die Aktivitäten in der Schienen-

verkehrsforschung und schließt die Lücke im Ressort des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Damit steht auch für den Verkehrsträger Schiene eine unabhängige Ressortforschungseinrichtung zur Verfügung.



WAS IST RESSORTFORSCHUNG?

Ressortforschung dient dazu, politische Entscheidungen vorzubereiten, zu unterstützen und auch umzusetzen. Sie ist problemorientiert, praxisnah und interdisziplinär ausgerichtet und deckt ein breites Themenspektrum ab. Neben der wissenschaftlich unterstützten Politikberatung zu dringenden Fragen des Regierungshandelns dient die Ressortforschung unter anderem auch der Unterstützung des Bundes bei hoheitlichen Aufgaben.

Die Ergebnisse der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden veröffentlicht und stehen dem gesamten Sektor als Wissensgewinn zur Verfügung. Dies stellt auch einen wesentlichen Unterschied zu dem Instrument der Forschungsförderung dar, denn in diesem Fall verbleiben die Ergebnisse im geistigen Eigentum des Fördermittelempfängers.

Das DZSF nutzt alle Instrumente der Ressortforschung: die Auftragsforschung genauso wie eigene Forschungsaktivitäten. Die Forschungsförderung soll perspektivisch ausgebaut werden. Aktuell liegt der Schwerpunkt auf der Vergabe von Forschungsaufträgen an externe Forschungsnehmer.

ZIELE UND AUFGABEN

Die zentrale Aufgabe des DZSF besteht darin, Innovationen voranzutreiben, um so das Gesamtsystem Schiene zu stärken.

Dazu gehört Forschung in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Umwelt und nachhaltige Mobilität sowie Sicherheit. Der Schienenpersonenverkehr, der Güterverkehr und auch die Infrastruktur sind gleichermaßen wichtig. Das DZSF baut auf den bisherigen Forschungsaktivitäten des BMVI und des EBA auf.

Innovationen und technische Entwicklungen werden durch die Ressortforschung angestoßen und beschleunigt. Für die Weiterentwicklung des komplexen Systems Bahn müssen alle Schnittstellen und Wechselwirkungen zwischen Infrastruktur, Fahrzeugen, Betrieb sowie zwischen Mensch und Technik berücksichtigt werden. So soll das System durch praxisnahe Forschungsergebnisse schrittweise weiterentwickelt werden, wobei Sicherheit und Wirtschaftlichkeit gleichermaßen im Blick zu behalten sind.

Der Wissenstransfer wird über die Veröffentlichung der Forschungsergebnisse sowie über Diskussionsformate sichergestellt. Das DZSF hat in der Berichtsperiode verschiedene Veranstaltungen mit nationaler und europäischer Beteiligung durchgeführt, um die Ergebnisse einzelner Forschungsprojekte zu präsentieren oder Zwischenergebnisse weiter zu entwickeln. Der 5. Workshop „Zukunft der Schienenverkehrsforschung“ des BMVI mit dem DZSF im Oktober 2020 hat zum Beispiel einen Überblick über aktuelle Entwicklungen in der nationalen und europäischen Forschungspolitik gegeben und die Schwerpunktthemen innerhalb der Ressortforschung aufgezeigt. Spezifische Workshops wurden zu den Themen dynamisches Lastmodell für Eisenbahnbrücken, akustische Anerkennung von neuen Bremssohlen sowie zum Themenbereich automatisiertes Fahren durchgeführt.





KOOPERATION AUF EUROPÄISCHER EBENE

Das DZSF unterstützt die Entwicklung des gemeinsamen europäischen Eisenbahnraumes. Die Zusammenarbeit mit dem Sektor ist deshalb nicht nur auf nationaler, sondern auch auf europäischer Ebene von großer Bedeutung und wird nach und nach ausgebaut.

Mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) tauscht sich das EBA regelmäßig zu Forschungsprojekten und zur Identifizierung von gemeinsamen Forschungsbedarfen aus. Die Kooperation steht auch den Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten offen. Weitere Kooperationen mit internationalen Forschungs- und Testeinrichtungen werden vorbereitet.

AUFBAU UND ORGANISATION

Das DZSF mit seinen zwei Dienstsitzen, dem Hauptsitz in Dresden und einem weiteren Sitz in Bonn unterliegt der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Dienstaufsicht wird durch den Präsidenten des EBA wahrgenommen.

Das DZSF konnte im Jahr 2020 wie vorgesehen seinen Personalaufbau vorantreiben. Inzwischen sind etwa 50 Planstellen im wissenschaftlichen Bereich genauso wie im Stab mit qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besetzt. Weitere Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wurden zudem für die Bearbeitung drittmittelgeförderter Projekte nach dem Wissenschaftszeitvertragsgesetz eingestellt. Die Personalstärke an beiden Standorten ist in etwa gleich.

Unterstützt wird das DZSF von einem multidisziplinären wissenschaftlichen Beirat. Die Mitglieder sind Anfang 2021 berufen worden.

OFFENES DIGITALES TESTFELD

Schienenverkehrsforschung kann einen beschleunigten Beitrag zur Stärkung des Klimaschutzes und zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene leisten, wenn praxisnahe Tests und Erprobungen durchgeführt werden und damit Innovationen schneller und leichter in die Praxis umgesetzt werden können.

Vor diesem Hintergrund ist das Offene Digitale Testfeld für den Schienenverkehr unter der Leitung des DZSF zwischen Halle – Cottbus – Niesky eingerichtet worden. Das Offene Digitale Testfeld soll die Erprobung neuer Technologien und weiterer Innovationen auf dem bestehenden Streckennetz unter Realbedingungen ermöglichen. Dafür nutzt das Testfeld ca. 350 km Hauptstrecken der DB AG, die im Personennah-, Personenfern- und im Güterverkehr bedient werden.

Als Reallabor soll das Testfeld künftig eine zentrale Rolle einnehmen. Durch die Forschung unter Realbedingungen können Fragestellungen bearbeitet werden, die auf bereits bestehenden Testeinrichtungen nicht umsetzbar sind. Hierzu gehören etwa die realitätsnahe Erprobung von Innovationen im Bereich der Fahrzeugtechnik, das Monitoring von Betriebs-, Verkehrs- und Instandhaltungsprozessen zur Unterstützung und Optimierung digitaler Innovationen, die Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes oder auch die unmittelbare Einbeziehung von Fahrgästen in Forschungsprojekte. Wesentlicher Bestandteil des Testfelds ist die Lärmforschung des LärmLab21.

Neben den eigenen Forschungsprojekten des DZSF sollen die Möglichkeiten der praxisnahen Erprobungen dem Eisenbahnsektor und darüber hinaus auch Unternehmen an-

derer Wirtschaftszweige sowie Forschungseinrichtungen zu Verfügung stehen. Das DZSF unterstützt die Durchführung der Tests organisatorisch, indem es den Zugang erleichtert und zudem Forschungsinfrastruktur bereithält.

BUNDESFORSCHUNGSPROGRAMM SCHIENE

Die wesentliche thematische Arbeitsgrundlage für das DZSF bildet das Bundesforschungsprogramm Schiene, das 2019 erstmals veröffentlicht und im Mai 2021 fortgeschrieben wurde. Es identifiziert und priorisiert den Forschungs- und Entwicklungsbedarf des gesamten Verkehrsträgers Schiene, also des Personenverkehrs, des Güterverkehrs und der Infrastruktur. Im Mittelpunkt steht die anwendungsorientierte Forschung.

Die Themenfelder Wirtschaftlichkeit, Umwelt und nachhaltige Mobilität sowie Sicherheit bilden seine systematische Struktur. Darüber hinaus werden die Querschnittsthemen Digitalisierung, Automatisierung, Migration sowie rechtliche Fragestellungen den Themenfeldern zugeordnet.

Diese Themenfelder und ihre wesentlichen Aspekte werden hier kurz vorgestellt:



WIRTSCHAFTLICHKEIT

Technischer Fortschritt flankiert durch politische Entscheidungen soll den Schienenverkehr effizienter machen und dafür sorgen, dass er besser als bisher am Modal Split partizipiert. Die Forschung befasst sich daher auch mit der optimierten Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur, der Weiterentwicklung innovativer Techniken, der intermodalen Verkehrssteuerung und der Digitalisierung von Lieferketten.

Eine zentrale Frage und Themenschwerpunkt des DZSF ist die Kapazitätserhöhung des Gesamtsystems Bahn. Ziel ist zunächst, eine Methodik für die detaillierte, netzweite Kapazitätsbestimmung zu entwickeln. Es ist zu erwarten, dass Kapazitätserhöhungen auch durch die Einführung von (teil-) automatisierten Betriebsverfahren erfolgen werden. Deshalb liegt ein Schwerpunkt der Resortforschung des DZSF auf der Entwicklung und Erprobung des automatisierten Fahrens sowie der Unterstützung der Instandhaltung durch automatisierte Prozesse.

Für die technische Weiterentwicklung in diesem Bereich ist ein stabiler rechtlicher Rahmen von Bedeutung. Das DZSF unterstützt die Regelsetzungsverfahren durch Projekte zur Erarbeitung der Risikoakzeptanzkriterien für automatischen Zugbetrieb (ATO - Automatic Train Operation) sowie der funktionalen Anforderungen an die Sensorik und Logik entsprechender Produkte.

Auch volkswirtschaftliche Fragestellungen des Schienensektors sind für die wissenschaftlich fundierte Politikberatung des DZSF relevant. So fehlt bisher die Untersuchung zur Bedeutung des Schienensektors bezogen auf seine Beschäftigungswirkung in Deutschland. Hierzu wird eine Methode entwickelt, mit der sowohl die Bedeutung funktionaler Zusammenhänge zwischen dem Schienensektor, Transportketten und der Industrie als auch externe Einflussfaktoren (wie z.B. die Klimaziele der Bundesregierung, Digitalisierung) sowie die vom Schienensektor abhängige Beschäftigung in Deutschland bestimmt werden können.



Das DZSF richtet seinen Blick auf bundespolitisch relevante Fragestellungen des gesamten schienengebundenen Verkehrs. Dazu zählen auch Fragestellungen im Straßenbahnbereich sowie Schnittstellenbereiche des ÖPNV mit dem Schienenverkehr mit dem Ziel der Weiterentwicklung und Stärkung der Systemvorteile des Schienenverkehrssektors insgesamt.

In diesem Zusammenhang ist auch die Zukunftsfähigkeit der universitären und außeruniversitären Ausbildung im Schienenverkehrssektor zu sehen, da qualifizierte Fachkräfte unverzichtbar für einen starken Schienenverkehrssektor sind. Zusätzlich steht die Arbeitswelt auch im Bahnsystem vor neuen Herausforderungen und Anforderungen, die sich beispielsweise durch die Digitalisierung und Automatisierung ergeben. Deshalb bereitet das DZSF Projekte vor, die ausgehend von einer Bestandsanalyse Handlungsempfehlungen für die Aus- und Weiterbildung im Schienenverkehrssektor entwickeln.

UMWELT UND NACHHALTIGE MOBILITÄT

Der Vorteil des Schienenverkehrs als umweltfreundliches Verkehrsmittel soll dauerhaft ausgebaut werden. Dafür muss auch in diesem Sektor der Wandel der demographischen, sozialen und technologischen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden Fragen zur Dekarbonisierung, zum Lärmschutz und zur Redu-

zierung der Herbizidemissionen bearbeitet. Außerdem befasst sich die Forschung mit der Verbesserung des Zugangs zum Eisenbahnsystem und der Förderung der nachhaltigen Mobilität.

Das DZSF setzt die Anforderungen des Bundesforschungsprogramms Schiene im Bereich Umwelt und nachhaltige Mobilität über zahlreiche Projekte konsequent um. Die Verbesserung der Stadt-Umland-Anbindung über Streckenreaktivierungen bildet einen zentralen Themenschwerpunkt in der aktuellen Arbeit des DZSF. In mehreren Studien werden Möglichkeiten der Kostensenkung für die Infrastruktur und die Leit- und Sicherungstechnik sowie zur Anwendung alternativer Antriebe untersucht.

Hervorzuheben ist auch die Studie zur Ableitung des Baumbestandes entlang des deutschen Schienennetzes, welche mithilfe von Fernerkundung und Geoinformationssystemen dessen Gefährdungspotenzial an einzelnen Streckenabschnitten ermittelt und somit wesentlich zur besseren Einschätzung künftiger Gefahrensituationen beiträgt. Zusätzlich werden im Rahmen des drittmittelgeförderten Projekts mHUB-B Konzepte für eine verkehrsträgerübergreifende Geodatenplattform entwickelt, die auf den Bedarfen der Akteure basieren.



Der Verkehrsträger Schiene hat die Chance, sehr schnell klimaneutral zu werden. Das DZSF forscht daher an Sofortmaßnahmen, die für den Klimaschutz schnell umgesetzt werden können. Dazu gehören zum Beispiel eine kapazitätsoptimierte Vegetationsplanung an der Schiene oder die Potenzialstudie zu Photovoltaik-Anwendungen an der Schieneninfrastruktur.

Im Bereich Lärmschutz hat das DZSF verschiedene Forschungs- und Entwicklungsprojekte initiiert, die sich mit der Reduzierung von Lärmemissionen sowohl infrastrukturseitig (Entwicklung einer transparenten Lärmschutzwand) als auch fahrzeugseitig (akustische Anerkennung neuer Bremssohlen) befassen. Die Ergebnisse der beiden laufenden Projekte sollen unmittelbar in die Praxis umgesetzt werden. Darüber hinaus wird der Aufbau des „LärmLab21“ auf dem offenen digitalen Testfeld vorbereitet.

SICHERHEIT

Der Erhalt und die Weiterentwicklung des bestehenden Sicherheitsniveaus im Schienenverkehr sind wichtige Bestandteile der Forschung. Dabei muss das Spannungsfeld zwischen den Anforderungen an Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Stabilität des Systems optimiert werden. Sicherheit umfasst sowohl die technische und betriebliche Sicherheit (Safety) als auch den Personen- und Objektschutz (Security).

Die Informationstechnik ist einer der stärksten Treiber der heutigen Forschung und Entwicklung im Bahnsektor. Insbesondere die Nutzung digitaler Technologien bietet große Chancen im Sinne von Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, beinhaltet aber auch neue Fragen, etwa im Hinblick auf den Schutz vor Cyber-Angriffen. Im Themen-

schwerpunkt Cybersicherheit des DZSF wird der Schutzbedarf des Systems bei Einführung neuer Technologien prognostiziert. Die Ergebnisse fließen unter anderem in die Erarbeitung von Cybersicherheit-Konzepten für den Sektor ein.

Neben aktuellen Entwicklungen zu Vernetzung, Big Data und künstlicher Intelligenz steht die Automatisierung im Mittelpunkt. Dass das automatische Fahren im Schienenverkehr möglich ist, beweisen heute schon Systeme im U-Bahn-Verkehr. Der große Vorteil der Bahnen ist, dass aufgrund der Spurführung deutlich weniger Entscheidungsoptionen geprüft werden müssen als z.B. auf der Straße. Dennoch sind die sehr hohen Sicherheitsanforderungen auf der Schiene eine Hürde, die genommen werden muss. Wenn technische Systeme Entscheidungen für den Menschen übernehmen sollen, muss geklärt werden, welche Nachweise, Vergleiche oder Referenzen für die Entscheidungsfindung anzunehmen sind.

Darüber hinaus bearbeitet das DZSF fortlaufend Fragestellungen zur Weiterentwicklung des bestehenden Sicherheitsniveaus im Eisenbahnbereich. Der Sektor profitiert durch diese praxisorientierte Forschung. Ein Beispiel ist das Projekt „Unterstützungsmaßnahmen bei der Durchführung von betrieblichen Hilfshandlungen“. Die kontinuierliche Verbesserung des Arbeitsschutzes ist ein fester Bestandteil der Ressortforschungsarbeit des DZSF.

Auch Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegenüber Naturgefahren fallen unter den Aspekt der Sicherheitsvorsorge, um die Anpassung an Klimawandel und Extremwetterereignisse zu unterstützen.

Detaillierte Informationen zum DZSF sowie das gesamte Bundesforschungsprogramm Schiene finden sich unter www.dzsf.bund.de

BMVI-EXPERTENNETZWERK

Zusammen mit sechs weiteren nachgeordneten Behörden des BMVI bildet das DZSF das BMVI-Expertennetzwerk Wissen-Können-Handeln. Seit 2016 befasst sich das Netzwerk mit Forschungsfragen zur sicheren und nachhaltigen Entwicklung der Verkehrssysteme in Deutschland. Partner sind die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), der Deutsche Wetterdienst (DWD), das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Das BMVI bündelt die Expertise seiner Ressortforschungseinrichtungen und Behörden, um den Chancen und Herausforderungen des gesamten Verkehrssystems in Deutschland im 21. Jahrhundert bestmöglich zu begegnen. Es geht dabei verkehrsträgerübergreifend 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.

In der ersten Forschungsphase bis Ende 2019 hat das BMVI-Expertennetzwerk wichtige Beiträge für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems geleistet. Durch die nutzerbezogene Forschung und einen intensiven Anwenderdialog konnten bereits in dieser Phase innovative Konzepte und praxisrelevante Ergebnisse entwickelt und bereitgestellt werden. Am 19. Januar 2021 präsentierte das BMVI-Expertennetzwerk einen

Überblick über wichtige Forschungsergebnisse. Das Video der Online-Veranstaltung ist auf der Internetseite des Expertennetzwerks abrufbar.

Im Januar 2020 ist die zweite Forschungsphase des BMVI-Expertennetzwerks (2020-2025) angelaufen. Die laufenden Aufgaben werden fortgeführt und neue Fragestellungen angegangen. Zum Beispiel werden effiziente Maßnahmen gegen verkehrsträgerübergreifende Emissionen, Immissionen und gebietsfremde Tier- und Pflanzenarten (Neobiota) weiterentwickelt.

Die Anwendung innovativer Methoden stellt die Basis für einige der Forschungsschwerpunkte in der zweiten Phase dar. Die Zusammenführung verkehrsträgerübergreifend verfügbarer Daten bietet neue Anwendungsmöglichkeiten, zum Beispiel für Verkehrssimulationsmodelle, zur Bilanzierung freigesetzter Emissionen und zur Analyse von Verkehrsbeeinträchtigungen bei extremen Witterungsbedingungen. Für den Baubereich werden gemeinsam Prüfverfahren für das Lebenszyklusmanagement von Bauwerken getestet sowie gezielte Pilotstudien zur Standardisierung und Auswahl von Baumaterialien durchgeführt. Weitere Projekte beinhalten die Einführung von BIM (Building Information Modeling) in der Bundesverkehrsverwaltung.

Schließlich wird der Einsatz zukunftsweisender Technologien vorbereitet. Beispielsweise werden die Auswirkungen neuer Antriebs- und Energieversorgungstechnologien, gesetzliche Rahmenbedingungen sowie die verkehrsträgerübergreifende Nutzung von Erneuerbare-Energien-Technologien bewertet.

www.bmvi-expertennetzwerk.de



DAS EBA IN EUROPA

Die Europäische Kommission verfolgt das Ziel, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen; unterstützt wird sie dabei von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Railways, ERA) als technischer Behörde. Um die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn zu erhöhen, formulieren Arbeitsgruppen der ERA gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit. An diesen Arbeitsgruppen nehmen Fachleute aus den europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors und aus den nationalen Sicherheitsbehörden wie dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) teil.

Sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) bilden die harmonisierten, grundlegenden 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 den TSI überprüfen und bei Einhaltung der TSI entsprechende Zertifikate erteilen.

Derzeit erfolgt auf europäischer Ebene ein sogenannter TSI- Revisionsprozess, der im Jahr 2022 abgeschlossen sein soll. Das EBA ist über die dafür vorgesehenen Arbeitsgruppen und Gremien in diesen Prozess eingebunden.

Die Harmonisierung des Eisenbahnsystems ist noch nicht abgeschlossen. Sofern Anforderungen noch nicht mit einer TSI abgedeckt sind, können sie daher durch nationale Vorschriften geregelt werden, die an die Kommission und die ERA zu notifizieren sind. Das EBA ist dafür zuständig, die Bestimmten Stellen (Designated Bodies) in Deutschland anzuerkennen und zu überwachen. Analog zur Benannten Stelle überprüfen diese, ob Eisenbahnprodukte die nationalen Vorschriften einhalten.

Bei dem Ziel, deutsche Interessen wirkungsvoll in die Arbeit der ERA einzubringen, spielt der Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit (www.lenkungskreis.de) eine be-



deutende Rolle. Der Lenkungskreis setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), des Bundesumweltministeriums, der Bundesländer, des EBA, der Benannten Stelle Interoperabilität, der deutschen Bahnindustrie, der deutschen Bahnen, der deutschen Güterwagenhalter und des Deutschen Gewerkschaftsbunds zusammen. Hier werden deren Positionen gebündelt und koordiniert. Das BMVI hat den Vorsitz und das EBA hat die Funktion der Geschäftsführung dieses Lenkungskreises inne.

Neben europäischem Regelwerk tragen auch bilaterale Vereinbarungen 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 4. 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. Die genannten Richtlinien wurden durch die Richtlinie (EU) 2020/700 vom 25. Mai 2020 hinsichtlich der Verlängerung ihres Umsetzungszeitraums geändert. Untersetzt wird dieser Rechtsrahmen durch zahlreiche weitere EU-Rechtsakte, wie z.B. die Verordnung (EU) 2018/545 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugty-

pen oder die Verordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen. Daraus haben sich durchgreifende Veränderungen bei der Fahrzeugzulassung und für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen ergeben und es ist als neue Aufgabe die Prüfung der streckenseitigen ERTMS-Ausrüstung gemäß Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 hinzugekommen.

Bei allen drei Aufgaben nimmt die ERA nun eine bedeutende Rolle ein. Sofern ein Fahrzeug in mindestens zwei Mitgliedstaaten eingesetzt werden soll, erteilt die ERA die Fahrzeuggenehmigung. Wenn das Fahrzeug nur national verkehren soll, hat der Antragsteller ein Wahlrecht. Er kann seinen Genehmigungsantrag entweder bei der ERA oder beim EBA stellen. Diese Aufteilung der Zuständigkeit zwischen ERA und EBA gilt analog auch für die den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erteilende einheitliche Sicherheitsbescheinigung. Die Prüfung der streckenseitigen ERTMS-Ausrüstung hingegen obliegt vor der Ausschreibung ausschließlich der ERA. Dabei prüft die ERA, dass die geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI vollständig übereinstimmen und demzufolge vollständig interoperabel sind. Im Hinblick auf grenzüberschreitende Projekte geht

der Eisenbahnsektor in Europa somit einen großen Schritt in Richtung Harmonisierung und damit in Richtung schlanker und kosteneffizienter Zulassungsprozesse.

Das 4. Eisenbahnpaket wurde in Deutschland mit Wirkung zum Juni 2020 umgesetzt. Aufgrund der COVID19-Situation hatte die EU-Kommission zusätzliche Übergangsregelungen bis zum 31.10.2020 eingeführt, nach denen die Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungen bis zu diesem Zeitpunkt noch nach altem Recht erteilt werden konnten. Bis zum 31.10.2020 mussten aber alle Mitgliedstaaten die nationale Umsetzung der oben genannten Richtlinien abschließen.

Dank der intensiven Vorbereitung des EBA auf das neue Zulassungsregime – auch in Zusammenarbeit mit der ERA – wurde der Übergang erfolgreich gestaltet. So hat das EBA etwa seine Erfahrung auf dem Gebiet der Zulassung im Rahmen von Lernfällen an die ERA weitergegeben. Gemeinsam haben die Behörden Strukturen für die Aufgabenbewältigung geschaffen, wie etwa die Expertenpools. Ihnen gehören vor allem Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der nationalen Sicherheitsbehörden an, welche die ERA bei



Bedarf bei der Prüfung der Einhaltung europäischer Anforderungen unterstützen. Die Prüfung der Einhaltung der deutschen nationalen Anforderungen obliegt grundsätzlich dem EBA. Die Einzelheiten der Zusammenarbeit bei der Antragsprüfung regelt eine Kooperationsvereinbarung zwischen EBA und ERA. Ein wichtiges Ziel besteht darin, hinsichtlich der Wertigkeit der Genehmigungen von Fahrzeugen den Status Quo aufrecht zu erhalten, gleichzeitig aber den Aufwand der Antragsteller noch weiter zu reduzieren.

Das EBA hat die Aufgabe, unabhängige Bewertungsstellen (UBS) im Sinne der Verordnung (EU) 402/2013 anzuerkennen. Daneben obliegt dem EBA auch die Funktion, sogenannte ECM-Zertifizierungsstellen (ECMZ) im Sinne der Verordnung (EU) 2019/779 anzuerkennen. Dabei handelt es sich um Stellen, die andere Stellen zertifizieren, die für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständig sind oder die Instandhaltungsfunktionen oder Teile solcher Funktionen wahrnehmen. Eine vollständige Übersicht der in Europa anerkannten bzw. akkreditierten unabhängigen Bewertungsstellen und ECM-Zertifizierungsstellen 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.

Neu ist auch die Überwachung der nationalen Sicherheitsbehörden durch die ERA. Dieses Verfahren hat 2019 die bisherigen Cross Audits der Behörden abgelöst. Seitdem überwacht die ERA – zum Teil 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). Die ERA betrachtet aber auch übergreifende Themen wie das Kompetenzmanagement der Behörden. Die erste Überwachung des EBA durch die ERA wurde im Jahr 2020 abgeschlossen, dabei hat die ERA keine Mängel festgestellt.



UMWELT

Die Zukunftsfähigkeit unserer Mobilität ist untrennbar mit ihrer Nachhaltigkeit verknüpft. Auch das wachsende Verkehrsaufkommen im Eisenbahn-Sektor begegnet somit steigenden Herausforderungen in den verschiedenen Bereichen des Umweltschutzes. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nimmt in diesem Zusammenhang wesentliche Aufgaben wahr.

LÄRM-MONITORING

Das EBA ist eingebunden in die Strategie der Bundesregierung zum verbesserten Schutz vor Verkehrslärm. Im Mittelpunkt steht dabei die Lärminderung an der Quelle. So sorgt der Einsatz leiserer Bremsen und leiserer Fahrzeuge im Schienengüterverkehr dafür, dass weniger Lärm entsteht. Die entsprechende Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremstechniken ist bis Ende 2020 gefördert worden. Mit dem netzweiten Lärm-Monitoring stellt die Bundesregierung den langfristigen Trend des Schienenverkehrslärms transparent und nachvollziehbar dar. Hierfür wurden entlang des Schienennetzes Messstationen errichtet, die nach einheitlicher Methode den Schallemissionspegel (Maß für die Lautstärke) vorbeifahrender Züge messen. 19 Messstationen im Netz erfassen mehr als zwei Drittel des gesamten Schienengüterverkehrs.

Das Lärm-Monitoring erfasst Schallemissionen über einen längeren Zeitraum und wertet die gewonnenen Daten statistisch aus. Damit können Aussagen zur zeitlichen Entwicklung der Schallemissionen gemacht werden – also ob der Schienenverkehr z. B. durch die Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremssohlen tatsächlich leiser geworden ist.

Messergebnisse in Echtzeit sowie Jahresberichte mit weiterführenden Auswertungen werden im Internet unter www.laerm-monitoring.de der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen bereits einen deutlichen Rückgang der Schallemissionen durch die Umrüstung der Güterwagen auf rollgeräuschreduzierende Verbundstoffbremssohlen.

SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ

Gemäß Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) dürfen seit dem 13. Dezember 2020 keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren. Das Eisenbahn-Bundesamt ist auf den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes für die Durchführung des Gesetzes zuständig. Dazu gehört insbesondere die Erteilung von Befreiungen sowie die Überwachung, ob die Vorgaben des Gesetzes eingehalten werden.

Befreiungen vom Verbot des Betriebs können für einzelne Güterwagen erteilt werden,

1. wenn nachgewiesen wird, dass noch keine zugelassene Technologie existiert, mit der der Güterwagen kein lauter Güterwagen mehr wäre,
2. wenn der Güterwagen ausschließlich für Verkehre mit Steilstreckenanteil eingesetzt wird, für die keine Technologie existiert, oder
3. wenn der Güterwagen ausschließlich zu historischen oder touristischen Zwecken betrieben wird.



Im Jahr 2020 wurden Befreiungen für 62 Güterwagen erteilt, während Befreiungsanträge für über 6.000 Güterwagen abgelehnt wurden.

Die Überwachung erfolgt planmäßig in erster Linie durch Kontrollen im Nachgang zur Fahrt. Das EBA fordert dazu für einen gesamten Tag (24h) für einen bestimmten Streckenabschnitt die für die Prüfung relevanten Daten aller Zugfahrten einschließlich der Wagenlisten an. Anhand dieser Daten prüft die Behörde, ob die Unternehmen der Verpflichtung zur Beantragung und Zuweisung von Schienenwegkapazität und zum Betrieb der Güterwagen nachgekommen sind. Darüber hinaus sind auch Stichproben während des laufenden Betriebs möglich.

WEITERE OPERATIVE AUFGABEN DES UMWELTSCHUTZES

Das EBA nimmt nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz darüber hinaus weitere Aufgaben des Umweltschutzes wahr. Dazu gehören die Genehmigung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, soweit diese nicht bereits der Planfeststellung unterliegen, sowie die Überwachung dieser Betriebsanlagen. Den umweltrechtlichen Rahmen bilden im Wesentlichen das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), das Wasserhaus-

haltsgesetz (WHG) sowie das Pflanzenschutzgesetz (PflSchG) und die darauf basierenden Verordnungen.

Das EBA nimmt in diesem Zusammenhang insbesondere die Aufgaben als Wasserbehörde wahr. Auch außerhalb von eisenbahnrechtlichen Planrechtsverfahren erteilt es wasserrechtliche Zulassungen (z. B. wasserrechtliche Erlaubnisse für die Einleitung von Niederschlagswasser). Ein großer Teil der Anträge kann bereits rein elektronisch abgewickelt werden; dieser Service soll zukünftig weiter ausgebaut werden.

Daneben überwacht das EBA die Einhaltung wasserrechtlicher Vorgaben an so genannten Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Das betrifft unter anderem Umschlaganlagen einschließlich Ladestellen, aber auch Tankstellen für Schienenfahrzeuge, Altölmüllstellen, Heizölverbraucheranlagen in Bahnhöfen und Stellwerken, sowie Notstromaggregate und hydraulische Aufzugsanlagen. Das EBA prüft dabei, ob eine Eisenbahnbetriebsanlage den wasserrechtlichen Anforderungen genügt und im Einklang mit diesen Anforderungen betrieben wird.

Weiterhin ist die Behörde für die Umsetzung des BImSchG zuständig, sofern Eisenbahnen des Bundes betroffen sind. Nach BImSchG genehmigungspflichtige Anlagen überwacht das EBA und kontrolliert sie regelmäßig vor Ort.

Auch nicht-genehmigungspflichtige Anlagen liegen im Zuständigkeitsbereich des EBA. Gibt es Anhaltspunkte, dass Betreiber ihre Pflichten nicht erfüllen und etwa unzulässige Geräuschmissionen entstehen, geht das EBA dem nach.

Zu den Aufgaben des EBA im Rahmen der Umweltaufsicht zählt zudem die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zur Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln auf Gleisanlagen nach dem Pflanzenschutzgesetz. Die DB AG setzt im Rahmen der jährlichen Vegetationskontrolle vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) für diesen Zweck zugelassene Pflanzenschutzmittel unter anderem vor dem Hintergrund der Standfestigkeit der Gleisanlagen und damit langfristig der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ein. Alternative Verfah-

ren für die chemische Vegetationskontrolle werden aktuell in Projekten der DB AG und des DZSF erforscht und erprobt.

LÄRMKARTIERUNG

Das Europäische Parlament und der Europäische Rat haben die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) erlassen. Die wesentlichen Elemente der Richtlinie sind das Erfassen von Umgebungslärm in Form von Lärmkarten, das Aufstellen von Lärmaktionsplänen und die Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen. Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) wurden die Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht übernommen. Das EBA ist demnach für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (EdB) zuständig.

Das EBA erfasst die Lärmbelastung an den Haupteisenbahnstrecken; innerhalb von Ballungsräumen sind auch die so genannten Sonstigen Strecken zu berücksichtigen.



Haupteisenbahnstrecken weisen ein Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr auf. Als Ballungsraum ist ein Gebiet mit mehr als 100.000 Einwohnern bei einer Einwohnerdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro km² definiert. Die Grenzen der Ballungsräume werden von den Bundesländern festgesetzt. Die Umgebungslärmrichtlinie fordert, die Lärmkarten mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten.

Unter www.eba.bund.de/laermkartierung finden Sie die Ergebnisse der Lärmkartierung in kartographischer und tabellarischer Darstellung sowie in Form von abrufbaren OGC-Diensten zur Einbindung in ein Geoinformationssystem. In einem Untersuchungsgebiet von mehr als 50.000 km² mit etwa 19 Millionen Gebäuden liegen Kartierungsergebnisse für etwa 16.500 Streckenkilometer vor. Das sind rund 50 Prozent der Betriebslänge aller Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Zusätzlich erhalten Sie im Internet Antworten auf häufig gestellte Fragen zu Lärm an Schienenwegen.

Die Vorarbeiten für die Lärmkartierung der Runde 4 laufen. Im Vergleich zu den vergangenen Runden haben sich einige Änderungen ergeben, die den Umfang der Lärmkartierung deutlich erweitern. Durch die Einführung einer neuen Berechnungsmethode auf europäischer Ebene (CNOSSOS-EU) müssen die in den drei Vorgängerrunden erarbeiteten Konzepte und Vorgehensweisen in Teilen angepasst werden. Das EBA war bei der Umsetzung der Methode in deutsches Recht (CNOSSOS-DE) und an der Erstellung von Testaufgaben zur Qualitätssicherung beteiligt. Mit der Einführung von CNOSSOS wird auch der Kartierungsumfang um die so genannten Rangier- und Umschlagbahnhöfe erweitert.

Eine wesentliche Anforderung der Umgebungslärmrichtlinie ist, dass alle kartierenden Behörden möglichst die gleichen Geodaten verwenden. Dieser Forderung soll nun erstmals Rechnung getragen werden. Eine Arbeitsgruppe, der unter anderem auch das Umweltbundesamt und Vertretungen der Bundesländer angehören, hat entsprechende Vorgehensweisen erarbeitet. Das EBA hat den Ländern aufbereitete Daten zur Verfügung gestellt, welche sie anpassen und aktualisieren.

In Runde 4 der Lärmkartierung übernimmt das EBA wesentliche Bearbeitungsschritte: Es veredelt etwa in der Geodatenaufbereitung Gebäudedaten und arbeitet die Effekte von Schallschutzwänden ein, erstellt Streckenmeldungen und die Berichterstattung an die EU-Kommission.

Als Grundlage für die Priorisierung der Lärmsanierungsbereiche auf Basis der Lärmkartierung (siehe Abschnitt „Harmonisierung“) müssen nun für alle Eisenbahnstrecken des Bundes Berechnungen durchgeführt werden. Dadurch verdoppelt sich der Kartierungsumfang gegenüber den Anforderungen nach der Umgebungslärmrichtlinie. Letztlich umfasst der Kartierungsumfang das gesamte Streckennetz der EdB. Planmäßig sollen die Lärmkarten der Runde 4 im Juni 2022 veröffentlicht werden, ein halbes Jahr später die erweiterte Kartierung im Rahmen der Lärmsanierung.

LÄRMAKTIONSPLANUNG

Das EBA ist zuständig für die bundesweite Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Darüber hinaus wirkt es in einem gesonderten Prozess an der Lärmaktionspla-



nung der derzeit 70 Ballungsräume mit und unterstützt dabei die jeweils zuständigen Behörden. Die gesetzliche Grundlage findet sich in den §§ 47 a-f BImSchG.

Ein Lärmaktionsplan ist ein umweltpolitisches Planungsinstrument, mit dessen Hilfe die Belastung durch Umgebungslärm langfristig gesenkt werden soll. Das EBA ermittelt hierfür die Lärmsituation an den Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes, wie sie sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung und aus einem Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit 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 zukünftige Planungen. Bürgerinnen und Bürgern gibt er die Gelegenheit, sich zu informieren und sich aktiv zu beteiligen. Unmittelbare Rechtsansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus dem Lärmaktionsplan jedoch nicht.

Einen Lärmaktionsplan für Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes hat das EBA 2017/2018 in einem Teil A und einem Teil B veröffentlicht. Wesentliche Elemente des vorliegenden Teils A sind die transparente Darstellung des Verfahrens, die Belastungsanalyse sowie die Darstellung der vorhandenen und geplanten Lärminderungsmaßnahmen. Teil B enthält u.a. die Ergebnisse der zweiten Beteiligungsphase. Beide Teile sind im Internet unter www.eba.bund.de/lap abrufbar und können auch als Druckversion angefordert werden. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung können zudem im Kartendienst des EBA angezeigt werden und sind als statistische Auswertung für die einzelnen Kommunen einsehbar.

Die Lärmaktionsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, der dazu beitragen soll, den Schienenverkehrslärm langfristig zu senken. Daher ist ein wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung des EBA die Belastungsanalyse. Diese basiert sowohl auf der Lärmkartierung als auch auf der Öffentlichkeitsbeteiligung. Auf Grundlage der Lärm-

karten kann die Anzahl belasteter Bürgerinnen und Bürger an einem bestimmten Ort rechnerisch ermittelt werden. Die vom EBA ermittelte Lärmkennziffer (LKZ) stellt dann einen Zusammenhang zwischen der Lärmbelastung (Mittelungspegel) und der betroffenen Bevölkerung in einem festgelegten Gebiet her. Die LKZ wird einerseits für das Gebiet einer gesamten Kommune (kommunale LKZ) und zusätzlich in einem 100m x 100m Raster (Raster-LKZ) berechnet. Ergänzend zu dem rechnerischen Ansatz der LKZ bildet das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung die individuelle Wahrnehmung der Menschen ab. Dabei werden auch die Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger zur Verbesserung der Lärmsituation berücksichtigt.

Um den Prozess der Lärmaktionsplanung weiter zu verbessern, wie die Europäische Union es in der Umgebungslärmrichtlinie vorsieht, arbeitet das EBA kontinuierlich mit Entscheidungsträgern aus dem Bund, den Ländern, den Kommunen und der Deutschen Bahn AG als Infrastrukturunternehmen zusammen.

Einer dieser kontinuierlichen Prozesse der Lärmaktionsplanung ist die gesetzlich geforderte Mitwirkung in Ballungsräumen. Hierbei unterstützt das EBA die Ballungsraumkommunen in ihren Bemühungen um eine eigene Lärmaktionsplanung sowie eine Gesamtlärmbetrachtung. Dazu gehören unter anderem ausführliche Stellungnahmen zu den Lärmaktionsplänen der Ballungsräume und ein reger Austausch mit der Verwaltung zu Fragen der Lärmaktionsplanung und Lärminderung. Das EBA stellt individuell aufgearbeitete Informationen und Geodaten zur Lärmbelastung und zum Lärmsanierungsprogramm des Bundes bereit. Darüber hinaus informiert es mit Vorträgen vor kommunalen Gremien und auf Informationsveranstaltungen über die Ergebnisse seiner Lärmaktionsplanung für die jeweilige Kommune.

2020 wurde das Konzept zur Umsetzung des Gesamtablaufs der Lärmaktionsplanung fertiggestellt. Mit der Verordnung (EU) 2019/1010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 wurde die Frist für die Berichterstattung einmalig um ein Jahr verlängert, um den für die Lärmaktionsplanung verantwortlichen Behörden mehr Zeit zwischen





der Erstellung der Lärmkarten und der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans einzuräumen. Der Termin für den Lärmaktionsplan der Runde 4 ist damit der 18. Juli 2024.

In der Lärmaktionsplanung werden sich für die Runde 4 einige Änderungen ergeben. Für die Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen von Umgebungslärm soll künftig der Anhang III zur Umgebungslärmrichtlinie verwendet werden, den die EU-Kommission unter Beteiligung der Mitgliedstaaten erstellt hat. Grundlage dafür sind die WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region. Zusätzliche Anforderungen für die Lärmaktionsplanung des EBA werden sich auch dadurch ergeben, dass sie in Zukunft mit der Lärmsanierung des Bundes harmonisiert wird.

HARMONISIERUNG

Ein wesentlicher Bestandteil der Lärmsanierung ist die Ermittlung der sanierungsbedürftigen Streckenabschnitte sowie eine Reihung nach Dringlichkeit. Die Dringlichkeit wird mithilfe einer berechneten Priorisierungskennziffer (PKZ) festgelegt und in einer Priorisierungsliste (Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms) festgehalten. Diese Reihung berücksichtigt die Höhe der Lärmbelastung und die Anzahl der davon betroffenen Anwohner.

Der Bund hat sich zum Ziel gesetzt, die Instrumente der Umgebungslärmrichtlinie (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) und die Erstellung des Gesamtkonzepts der freiwilligen Lärmsanierung für bestehende Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zu harmonisieren. Entsprechende Möglichkeiten werden derzeit in einem vom BMVI initiierten und vom EBA administrierten Projekt geprüft. Ziel des Projekts ist es, künftig die Ergebnisse der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung als Grundlage für die Priorisierung im Lärmsanierungsprogramm zu nutzen. Dabei ist sicherzustellen, dass keiner der bereits als sanierungsbedürftig identifizierten Sanierungsabschnitte und -bereiche diesen Status verliert. Das Projekt startete 2018 und wird 2021 zum Abschluss kommen.

Um eine praxistaugliche und anliegerfreundliche Umsetzung des Projekts gewährleisten zu können, wurde hierzu ein vom EBA administrierter begleitender Arbeitskreis eingerichtet. Dieser besteht aus Vertreterinnen und Vertretern des Arbeitskreises Bahnpolitik und des Ausschusses Physikalische Einwirkungen (PhysE) der Bundesländer, des Deutschen Landkreistages (DLT), des Deutschen Städtetages (DST), des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB), des Arbeitsrings Lärm der Deutschen Gesellschaft für Akustik (ALD), der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm (BVS), der Wissenschaft sowie des Umweltbundesamtes (UBA).

FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Das Grundgesetz verpflichtet den Bund, dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung zu tragen. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG hat er Förderinstrumente entwickelt, um finanzielle Mittel für den Ausbau des bestehenden Schienennetzes und dessen Unterhaltung bereit zu stellen.

BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZ (BSWAG) – DIE BEDARFSPLANUMSETZUNGSVEREINBARUNG (BUV)

Das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes wird entsprechend des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ausgebaut, der als Anlage dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) beigefügt ist. Der Bund hat für Projekte/Vorhaben des Bedarfsplans für 2021 rund 1,56 Mrd. Euro veranschlagt.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bewilligt die Mittel, die der Bund für Bedarfsplanvorhaben zur Verfügung stellt. Anders als in sonstigen Zuwendungsverfahren ist Grundlage für die Durchführung der im Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben eine Finanzierungsvereinbarung, die in der Regel die Infrastrukturunternehmen auf der einen Seite und der Bund auf der anderen Seite schließen. Grundlagen für die Finanzierung haben der Bund und die DB AG mit der seit 2018 geltenden Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung festgelegt. Die Vereinbarung hat folgende Kernelemente:

- » Alle dem Projektziel dienenden Kosten sind förderfähig; das gilt insbesondere für die Planungskosten, die nicht mehr als Pauschale ausgereicht werden, sondern in

tatsächlich angefallener Höhe finanziert werden. So soll eine vertiefte Planung vor allem in den frühen Leistungsphasen ermöglicht werden, um den Projektablauf zu sichern und kostenintensive Nachträge zu vermeiden.

- » Die Planungs- und Projektbegleitung durch die Finanzierungsabteilung des EBA wird von Beginn an intensiviert. Hierdurch soll der Vorhabenträger bereits im Planungsstadium die wirtschaftlichste Lösung erarbeiten können. Ferner sollen durch die frühe behördliche Befassung die Genehmigungsverfahren gestrafft und beschleunigt werden.
- » Termine für Inbetriebnahmen werden mit Abschluss der Finanzierungsvereinbarung vertraglich festgeschrieben und pönalisiert. Zusammen mit der obligatorischen Eigenbeteiligung des Vorhabenträgers an den Kosten des Projektes wird so das Eigeninteresse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an der raschen und wirtschaftlichen Realisierung unterstrichen.
- » Die Öffentlichkeit wird zu einem frühen Zeitpunkt über das Vorhaben informiert. Der Vorhabenträger dokumentiert die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung, die in die parlamentarische Befassung einfließen.
- » Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über die neu zu verwirklichenden Bedarfsplanprojekte und -vorhaben. Dieser Bericht enthält Vorzugsvarianten und die auf der Grundlage einer Gesamtwertprognose ermittelten Kosten. Daneben wird über die Ergebnisse der frühen Bürgerbeteiligung und über eventuelle Alternativ-Varianten ein-

schließlich deren technischer und rechtlicher Umsetzbarkeit berichtet. Ebenso enthält der Bericht Erläuterungen zu den möglichen Auswirkungen der Varianten auf die Finanzplanung und die Zeitschiene. Verlangt der Bundestag keine wesentlichen Änderungen der Vorzugsvariante, wird das Projekt fortgeführt. Bei wesentlichen Änderungen oder einer alternativen Trassenvariante kann eine Neuplanung erforderlich werden. Ergibt diese kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis, wird das Projekt/Vorhaben nicht fortgeführt.

Ziel des Finanzierungsregimes ist es, die Schienenprojekte des Bedarfsplans schnell zu realisieren und eine hohe Akzeptanz in der Öffentlichkeit zu erreichen.

DIE LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGS-VEREINBARUNG (LuFV)

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist die zweite wichtige Säule im System der Finanzierung der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes. Der Bund trägt damit einen ganz erheblichen Teil der Kosten für die Erhaltung des Schienennetzes. Der Bund und die DB AG haben erstmals 2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abge-

schlossen, seit 2020 ist die Folgevereinbarung LuFV III in Kraft, die für 10 Jahre gelten wird. Der Bund gewährt pro Jahr durchschnittlich rund 5,14 Mrd. Euro für die Finanzierung des Ersatzinvestitionsbedarfs. Hinzu kommen Mittel aus dem Finanzierungskreislauf Schiene, die die Bahn als Dividende dem Bund ausschüttet, dieser aber im Gegenzug der Bahn wieder für Investitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung stellt. Insgesamt verfügen die Infrastrukturunternehmen daher für Ersatzinvestitionen über durchschnittlich 6,2 Mrd. Euro jährlich. Zusammen mit den Eigenmitteln der DB AG für die Instandhaltung sollen somit im Zeitraum 2020–2029 mind. 86,2 Mrd. EUR eingesetzt werden, um den Zustand des bestehenden Schienennetzes zu erhalten und zu verbessern.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung unterscheidet sich grundlegend von anderen Zuwendungsregeln. Eine Antragsprüfung durch das EBA ist nicht vorgesehen. In der Verwendung der Mittel ist der Zuwendungsempfänger frei, soweit sie nach den Grundsätzen von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit für Ersatzinvestitionen in die Schienenwege verwendet werden. Auch eine



herkömmliche Verwendungsprüfung findet nicht mehr statt, stattdessen belegen die Zuwendungsempfänger durch das Testat eines Wirtschaftsprüfers die ordnungsgemäße Verbuchung der in Anspruch genommenen Mittel in der vertraglich vereinbarten Höhe.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben sich in der LuFV verpflichtet, die Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und zu verbessern. Der Nachweis der Einhaltung dieses Qualitätsversprechens erfolgt über sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen mit vereinbarten Zielwerten. Entsprechende Vereinbarungen gibt es etwa zu den Themen Anlagenqualität, Funktionalität und Barrierefreiheit der Bahnsteige, Anzahl Infrastrukturmängel, Erneuerung von Eisenbahnbrücken, theoretischer Fahrzeitverlust, Versorgungssicherheit mit Energie. Darüber hinaus gibt es weitere, nicht sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen, wie z. B. Gleislage, Anlagenalter, Substanzwert oder Netzverfügbarkeit. Seit 2020 werden auf Grundlage der LuFV gesonderte Bundesmittel für Zusatzbedarfe (beispielsweise kundenfreundliches Bauen, digitaler BOS-Funk, Videotechnik, Aufhöhung von Bahnsteigen, Wetterschutzhäuser, technisch überwachte Fahrwegprüfung und Flexibilisierung der Stromeinspeisung) sowie zum Abbau des kritischen Nachholbedarfs bereitgestellt.

Das EBA überwacht die Einhaltung der Qualitätsversprechen der Unternehmen. Verfehlen sie die Zielwerte der sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen, setzt das EBA Pönalen fest. Darüber hinaus enthält die LuFV umfangreiche Berichtspflichten der DB AG im Rahmen des jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts und sieht eine Reihe weiterer Prüf-, Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten des Bundes vor.

STRUKTURSTÄRKUNGSGESETZ (StStG) INVESTITIONSGESETZ KOHLEREGIONEN (InvKG)

Die Bundesregierung hat die strukturpolitischen Vorschläge der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ („Kohlekommission“) aufgegriffen und mit dem am 14.08.2020 in Kraft getretenen Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen ausgestaltet. Die Braunkohleregionen erhalten Unterstützung über zwei Säulen:

- » **Säule 1:** Finanzhilfen (bis 2038 bis zu 14 Mrd. €) an die Braunkohleregionen für besonders bedeutsame Investitionen. (Lausitzer Revier 43 %).
- » **Säule 2:** Zusätzliche Maßnahmen des Bundes (bis zu 26 Mrd. €) in den Braunkohleregionen im Rahmen eigener Zuständigkeit wie z.B. Ausbau von Verkehrswegen.

In der Säule 2 sind 40 Schienenprojekte enthalten. Unter § 21 InvKG fallen davon 38 neue, von den betroffenen Ländern als strukturpolitisch sinnvoll gemeldete Schienenprojekte. Der verkehrliche und volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte ist aus Gründen der Strukturförderung gesetzlich festgeschrieben.

Zur Umsetzung ist vorgesehen, im Jahr 2021 bundesseitig die Planungen der ersten Projekte mithilfe einer Sammelfinanzierungsvereinbarung aufzunehmen. Die hierfür notwendigen Abstimmungen zwischen Bund, DB AG und den betroffenen Ländern zur zeitlichen Einordnung und bezüglich des Maßnahmenumfangs laufen.

Gemäß Beschluss des Bund-Länder-Koordinierungsgremiums vom 1. April 2021 sind derzeit 14 Schieneninfrastruktur-Vorhaben in den Revieren Lausitzer Revier, Mitteldeut-

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

	2018	2019	2020
Bedarfsplan	1.529,8	1.529,2	1.385,0
Bestandsnetz (LuFV)	3.950,0	4.150,0	5.292,5
EU-Mittel (TEN/CEF + EFRE)	406,6	346,0	151,3
Sonderprogramme ¹	295,1	5,9	147,7
ERTMS	0,1	32,3	95,0

¹ Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen, Schnellläuferprogramm ERTMS

sches Revier und Rheinisches Revier, zur Umsetzung im Rahmen des InvKG gebilligt.

WEITERE FÖRDERPROGRAMME

Neben der Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben nach dem BSWAG können bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen (u. a. Wirtschaftlichkeitsnachweis) Infrastrukturmaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Rahmen des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) anteilig gefördert werden. Mit der Dritten Änderung des GVFG können seit 2020 Vorhaben des Neu- und Ausbaus des SPNV grundsätzlich mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten, die Elektrifizierung und Reaktivierung sogar mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten anteilig mit Bundesfinanzhilfen finanziert werden.

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 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 Anlagenbemessung, 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 gewährte der Bund Unternehmen in privater Rechtsform seit 2004 finanzielle Zuwendungen auf Grundlage der Gleisanschlussförderrichtlinie. Seit dem 01.03.2021 können auf Grundlage der Anschlussförderrichtlinie darüber hinaus auch Ersatzinvestitionen gefördert werden. Daneben besteht die Möglichkeit zur Förderung multifunktionaler Anlagen sowie von Zuführungs- und Industriestammgleisen. Mit der Erweiterung des Förderkatalogs sollen für private Unternehmen Anreize geschaffen werden, nicht nur bisher auf der Straße abgewickelte Güterverkehre auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene zu verlagern, sondern auch bestehende



Verkehre auf der Schiene zu halten. Das EBA prüft die Förderanträge im Hinblick auf die Verlagerungseffekte und die Höhe der auszureichenden Fördermittel. Jährlich stehen hierfür Mittel in Höhe von 34 Millionen Euro zur Verfügung.

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. Teilweise ergänzen die Bundesländer die Bundesförderung in enger Abstimmung mit dem EBA, so dass die Gesamtförderung bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten beträgt.

Um die Auswirkungen des Schienenlärms zu minimieren, hat der Bund 139 Millionen Euro im Bundeshaushalt 2020 für ein Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Eisenbahnstrecken bereitgestellt. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die im Unterschied zur Lärmvorsorge kein Rechtsanspruch besteht. Die Haushaltsmittel sind vor allem für den Bau von Lärmschutzwänden (aktiver Lärmschutz) und als Zuschüsse zum Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) vorgesehen. Bevorzugt gefördert werden Maßnahmen

an Strecken, an denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner betroffen sind. Die operative Planung der Lärmsanierung obliegt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU), die auch die Bundesmittel erhalten. 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.

Seit 2018 gewährt der Bund Unternehmen im Schienengüterverkehr (SGV) eine anteilige Förderung der Netto-Beträge der in Rechnung gestellten Trassenentgelte für tatsächlich erbrachte Betriebsleistungen in Trassenkilometern. Gefördert wird die Durchführung von Güterverkehren auf Eisenbahnstrecken (Betriebsleistungen auf der Schiene) in Deutschland im Geltungsbereich des Trassenpreissystems der DB Netz AG. Die Förderung schafft Anreize zur Sicherung der bestehenden Schienengüterverkehre sowie Anreize, Güterverkehre von der Straße auf

die Schiene zu verlagern. Hierzu werden den im SGV tätigen Unternehmen über die DB Netz AG Haushaltsmittel des Bundes zur Verfügung gestellt. Die Ausreichung der Fördermittel knüpft an den Trassenbestellprozess und die Trassenentgeltabrechnung der DB Netz AG an.

Mit Beginn der Fahrplanperiode 2020/2021 fördert der Bund anteilig auch die Netto-Entgelte, die von den Betreibern von Serviceeinrichtungen des SGV für die Nutzung von Rangierbahnhöfen und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen insbesondere im Einzelwagenverkehr (EWW) in Rechnung gestellt werden. Zuwendungsempfänger sind SGV-Zugangsberechtigte, denen Zugang zu diesen Anlagen nach Maßgabe der jeweils geltenden Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtung (NBS) gewährt wird. Gefördert werden Entgelte, die auf Basis einer in der Entgeltliste der jeweiligen NBS ausgewiesenen Produktkategorie „Zugbildung“ abgerechnet werden.

Mit der Förderung wird ein wesentlicher Anreiz gesetzt, den SGV und hier insbesondere den EWW gegenüber dem Güter- und Warentransport auf der Straße wettbewerbsfähiger zu machen und als Beitrag zum Klimaschutzprogramm 2030 das Verkehrsaufkommen insbesondere im EWW in Deutschland zu stabilisieren oder zu steigern.

Seit 2019 gewährt der Bund eine anteilige Förderung zum Austausch bestehender GSM-R-Funkmodule gegen störteste GSM-R-Funkmodule oder zum Einbau entsprechender Filter. Antragsberechtigt sind Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die zum Verkehr im deutschen Netz zugelassen sind und mit Zug- und/oder Datenfunkgeräten auszurüsten sind. Gefördert wurden zunächst 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben bzw. Kosten, höchstens jedoch 3.000 Euro pro umgerüstetem GSM-R-Endgerät. Mit Änderung der Förderrichtlinie 2020 steigt die Förderquote auf bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bzw. Kosten bzw. 5.184 Euro je Endgerät.



Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann im Ausnahmefall den Höchstbetrag bis zu einem Betrag anheben, der der wirtschaftlichsten Variante der Umrüstung der betreffenden Fahrzeuge entspricht, jedoch höchstens 30.000 Euro pro GSM-R-Endgerät.

Die Förderung schafft so noch in verstärktem Maße einen Anreiz, bestehende GSM-R-Endgeräte, die Bestandsschutz genießen, so zu ertüchtigen, dass sie dem aktuellen Regelwerk entsprechen und gegenüber den Signalen des öffentlichen Mobilfunks ausreichend störfest sind.

» Verausgabte Haushaltsmittel im Rahmen der weiteren Förderrichtlinien und -programme [in Mio. Euro]:

	2018	2019	2020
GVFG	132,0	100,9	146,8
Lärmsanierung (inkl. Umrüstung von Güterwagen)	107,0	148,9	190,5
Gleisanschlüsse	4,7	6,8	9,2
Kombinierter Verkehr (Terminals/Neue Verkehre)	14,0	31,7	34,4
SGFFG	20,8	26,5	31,0
Trassenpreisförderung	140,6	340,0	350,5 ¹

¹ Für den Zeitraum 01.03.2020 bis 31.12.2021 stehen zusätzlich 627 Mio. Euro an Bundesmitteln zur Verfügung. Dabei handelt es sich um eine Unterstützung der Eisenbahnunternehmen im Wege eines Maßnahmenpaketes zur Minderung der pandemiebedingten Schäden im Schienensektor.

DIGITALE SCHIENE DEUTSCHLAND (DSD)

Gemäß EU-Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 soll das dort definierte Kernnetz bis Ende 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 mit European Rail Traffic Management System (ERTMS) ausgerüstet werden. Im Ergebnis einer Machbarkeitsstudie des BMVI zu einer bundesweiten Ausrüstung der Schieneninfrastruktur der DB Netz AG mit dem European Train Control System (ETCS) und digitaler Stellwerkstechnik (DSTW) wurde dem Programm DSD ein Starterpaket vorgeschaltet. Damit sollen Erkenntnisse und Erfahrungen für den vollständigen industriellen Flächen-Roll-Out gesammelt werden, den die DB Netz AG bis 2040 plant. Zu den Projekten des Starterpakets gehören auf der Infrastrukturseite die Ausrüstung des Korridors „Scan-Med“, der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main sowie des sog. Digitalen Knoten Stuttgart (DKS).

Neben dem Ausbau der Infrastruktur umfasst das Starterpaket auch ein Modellvorhaben zur Umrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS und bedarfsweise ATO (Automatic Train Operation).

Die Fördersumme beträgt bis zu 200 Millionen Euro über einen Zeitraum bis 2025. Damit können die Fahrzeuge technisch so ausgestattet werden, dass sie auf der neuen Infrastruktur eingesetzt werden können. Angestrebt wird eine weitere Kapazitätssteigerung durch den Einsatz des automatisierten Zugbetriebs. Die Umrüstung der Fahrzeuge wird anteilig gefördert. Die Förderung umfasst bis zu 90% bei sogenannten First of Class (FoC)-Fahrzeugen sowie eine Förderung von bis zu 50% bei den auf den FoC basierenden Serienumrüstungen.

BUNDESPROGRAMM „ZUKUNFT SCHIENENGÜTERVERKEHR“ (Z-SGV)

Der Bund gewährt seit Mai 2020 im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ (Z-SGV) Zuwendungen in Höhe von derzeit 30 Mio. € jährlich für die Erprobung und Markteinführung innovativer Technologien des Schienengüterverkehrs in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Schienenfahrzeugtechnik. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu stärken. Dazu werden einerseits Erprobungen im Rahmen von Testfeldern, Piloten und Demonstratoren und andererseits Markteinführungen innovativer Technologien im Durchschnitt mit maximal 50 % finanziell unterstützt. Durch die Zuwendungen des Bundes soll Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden und der Marktanteil der Schiene am gesamten Güterverkehr in Deutschland steigen.

Das Antragsverfahren erfolgt in zwei Stufen: Dem formellen Antrag geht die Einreichung einer Projektskizze voraus, bei positiver Erstbewertung wird zur Antragstellung aufgefordert. Seit Inkrafttreten des Bundesprogramms Z-SGV wurden bislang 51 Skizzen eingereicht, für bislang neun Vorhaben wurden Zuwendungsbescheide erteilt. Weitere Vorhaben befinden sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium des Antragsprozesses. Die bisher bewilligte Förder-summe liegt insgesamt bei 31,56 Mio. € mit einer durchschnittlichen Vorhabendauer von 30 Monaten (Stand Mai 2021).

Die Förderungen decken ein breites Themenspektrum ab. Im Bereich der Erprobung werden verschiedene Vorhaben gefördert, wie z.B. die Digitalisierung und Automatisierung von Rangierprozessen, die Digitalisierung von Prozessen in der Disposition und von Produktionsverfahren in KV-Terminals oder auch neue Prozesse bei Buchungsportalen. Im Bereich der Markteinführung werden derzeit zwei Vorhaben gefördert: die Automatisierung von Steuerungsprozessen mit Hilfe eines Roboters sowie die Einführung eines modularen Güterwagens.





Prof. Dr.-Ing. Ingo Zelenka,
Leiter der EBA-Außenstelle
Frankfurt / Saarbrücken

**IM INTERVIEW:
DER LEITER DER EBA-AUSSENSTELLE
FRANKFURT / SAARBRÜCKEN,
PROF. DR.-ING. INGO ZELENKA**

**Was charakterisiert die Arbeit in der
EBA-Außenstelle Frankfurt / Saarbrücken?**

Wir sind eine große Außenstelle mit rund 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, davon etwa 70 am Standort Frankfurt. Da wir insgesamt drei Flächenländer betreuen - Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland - sind unsere Aufgaben umfangreich und sehr vielfältig. Das ergibt sich schon aus der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Regionalbereichen der Deutschen Bahn AG und den Ländern und ihren unterschiedlichen Ministerien, Regierungspräsidien oder Landesbetrieben. Hier gibt es jeweils landesspezifische Besonderheiten zu beachten.

Nicht nur das Zuständigkeitsgebiet ist groß, auch die räumliche Distanz zwischen unseren beiden Standorten in Frankfurt und Saarbrücken beträgt rund 180 km. Arbeitsorganisatorisch ist das eine Herausforderung, gerade für die Leitungen der verschiedenen Sachbereiche.

Für mich als Außenstellenleiter kommt hinzu, dass wir zu einem großen Verwaltungsstandort gehören, dessen Hauptmieter wir sind. Die Räumlichkeiten teilen wir uns mit der Dienststelle Mitte des Bundeseisenbahnvermögens (BEV), auch Beschäftigte der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) sind vor Ort. Das erhöht den administrativen Aufwand, beispielsweise sind Fragen des Gebäudemanagements zu koordinieren und gegebenenfalls mit dem Eigentümer der Liegenschaft, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), zu klären. Ganz in der Nähe von unserem Standort in Frankfurt liegt übrigens auch die Zentrale der DB Netz AG. Dies ist wegen der zahlreichen inhaltlichen Berührungspunkte mitunter sehr praktisch.

Welche Herausforderungen gab es in jüngerer Vergangenheit?

Wie in vielen anderen Bereichen auch stand zuletzt alles im Schatten der Covid19-Pandemie. Hierbei lag der Fokus zunächst darauf,

die Gesundheit unserer Beschäftigten zu schützen. Gleichzeitig galt es aber auch „den Laden am Laufen zu halten“, d.h. unsere Arbeitsfähigkeit aufrechtzuerhalten, damit das EBA seine wichtigen Funktionen weiter wahrnehmen kann. Im Rückblick kann ich sagen, dass unserem Haus dieser Balanceakt gelungen ist. Entscheidend hierfür war ganz besonders die hervorragende IT-Ausstattung auch im Homeoffice. Was die digitale Verwaltung angeht, war das EBA mit seinem elektronischen Vorgangsbearbeitungssystem ja schon zuvor gut aufgestellt. Zu Beginn des ersten Lockdowns haben wir es darum innerhalb kurzer Zeit geschafft, alle Beschäftigten voll arbeitsfähig zu machen.

Das Arbeiten in der Distanz war dann natürlich trotzdem eine große Umstellung. Telefon- und Videokonferenzen sind inzwischen fest etabliert und haben sich als sehr nützlich erwiesen, doch können sie die persönliche Zusammenarbeit vor Ort meiner Meinung nach nicht gleichwertig ersetzen. Wo nur auf Distanz kommuniziert wird und man sich nicht auch im Team zusammensetzen kann, geht vor allem Kreativität verloren. Andererseits gibt es auch positive Aspekte: Ich habe zum Beispiel schätzen gelernt, welch enorme Zeitersparnis und Entlastung das Wegfallen vieler Dienstreisen mit sich bringt.

Was nehmen Sie daraus für die Zukunft mit?

Ich bin davon überzeugt, dass sich aus den Erfahrungen, die wir dieser Tage machen, langfristige Veränderungen für unseren Arbeitsalltag ergeben werden. Gewisse Trends, etwa das mobile Arbeiten oder die Flexibilisierung der Arbeitszeit, werden sich nicht wieder umkehren. Führungskräfte werden sich noch stärker damit auseinandersetzen müssen, wie sie ihre Mitarbeiterinnen und

Mitarbeiter unter diesen Umständen am besten erreichen, motivieren und steuern können. Aber auch die Beschäftigten werden sich in vielerlei Hinsicht in der Wahrnehmung ihrer Rolle im Arbeitsprozess und in der Arbeitserledigung umstellen müssen. Dies ist also gewissermaßen erst der Startschuss für eine interessante Diskussion, hier liegt noch einiges an Arbeit vor uns.

Welche Aufgaben stehen in naher Zukunft beim EBA in Frankfurt/Saarbrücken an?

Viele große Infrastrukturprojekte befinden sich bereits in einer fortgeschrittenen Phase der Planung, so dass die behördlichen Verfahren bald anlaufen können. Das wird beim EBA vor allem die Bereiche Finanzierung und Planfeststellung beschäftigen. Ich denke zuallererst an die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim, die in den nächsten Jahren sicherlich das herausragende Vorhaben in der Region sein wird. Hier sind in absehbarer Zeit die ersten Planrechtsanträge zu erwarten. Ein anderes wichtiges Vorhaben, das vor der Tür steht, ist die zweite und dritte Baustufe beim Ausbau des Eisenbahnknotens Frankfurt, mitsamt seiner Zulauf- und Anschlussstrecken. Hinzu kommen zahlreiche weitere Projekte wie zum Beispiel der viergleisige Ausbau der Strecke Hanau-Gelnhausen, der S-Bahn-Ausbau zwischen Bad Vilbel und Friedberg oder der Bau der Nordmainischen S-Bahn.

Spannend wird das Ganze sicherlich auch durch die neue Funktion als Anhörungsbehörde im Rahmen von Planfeststellungsverfahren, die das EBA von den Bundesländern übernommen hat. Hieraus werden sich möglicherweise Entwicklungen und Fragestellungen ergeben, die heute noch nicht ganz absehbar sind. Darüber hinaus geht es

natürlich auch um die Integration der vielen neuen Kolleginnen und Kollegen. Daran knüpfen sich ja auch organisatorische Fragen, etwa mit Blick auf den zusätzlichen Raumbedarf.

Neben der Gesamtleitung der Außenstelle verantworten Sie auf fachlicher Ebene auch den Sachbereich 5, der mit der Finanzierung der Schieneninfrastruktur befasst ist. Was beinhaltet das konkret?

Soweit es um die Abwicklung von Infrastrukturprojekten geht, gehört die Verwendungsprüfung zu unseren Kernaufgaben. Der Neu- und Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wird ja durch den Bund finanziert. Wir kontrollieren im Verlauf, ob der Zuwendungsempfänger diese Mittel auch zweckentsprechend, wirtschaftlich und sparsam verwendet. Hier geht es um beträchtliche Summen: Für das Jahr 2019 etwa sprechen wir allein für den Bereich unserer Außenstelle von einem Gesamtvolumen in Höhe von 235 Mio. Euro an Bundesmitteln. Mit Blick auf die kommenden Großprojekte in der Region wird diese Zahl in den nächsten Jahren sicher steigen. Hinzu kommen Landesmittel bei Co-finanzierten Projekten sowie EU-Gelder, für die wir die Prüfung ebenfalls übernehmen.

Die Aufgabe ist durchaus anspruchsvoll und geht über die einer reinen Rechnungsprüfung weit hinaus. Wir kontrollieren die Verwendung der Mittel in technisch-wirtschaftlicher Hinsicht, und zwar von der Art und Weise der Ausschreibung bis hin zur Bauausführung. Um all dies nachvollziehen und kritisch hinterfragen zu können, ist sowohl ingenieurtechnisches als auch kaufmännisches Fachwissen erforderlich. Meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter benötigen

zudem vertiefte Kenntnisse des jeweiligen Projekts und seiner Hintergründe. Hier spielt auch die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung eine ganz maßgebliche Rolle, die bei der Umsetzung von Projekten des Bundesverkehrswegeplans, Bedarfsplan Schiene, zur Anwendung kommt.

Ein anderes großes Aufgabenfeld betrifft die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die die Erhaltung und Verbesserung des Bestandsnetzes regelt. Anfang 2020 ist ja die LuFV III in Kraft getreten. An den Verhandlungen im Vorfeld des Vertragsabschlusses war mein Sachbereich zusammen mit der EBA-Zentrale und dem BMVI beteiligt. Dabei ging es um die Qualitätskennzahlen für die DB Station&Service AG. Mit dem Unternehmen haben wir beispielsweise über die Festlegung von Zielvorgaben und über Methoden zur rechnerischen Ermittlung der Qualitätskennzahlen verhandelt. Auch mit der Umsetzung der LuFV sind wir nun befasst und prüfen, ob das Unternehmen den Zustand und die Barrierefreiheit von Verkehrsstationen korrekt bewertet hat und die entsprechenden Qualitätskennzahlen erfüllt sind. Im Rahmen einer repräsentativen Stichprobe nehmen wir - gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen der anderen Standorte - dafür bundesweit rund 500 Stationen vor Ort unter die Lupe.

Ist es schwierig, für diese anspruchsvollen Aufgaben qualifiziertes Personal zu gewinnen?

Ingenieurinnen und Ingenieure mit Eisenbahn-Knowhow werden vielerorts gesucht. Gerade in Frankfurt stehen wir dabei nicht nur in Konkurrenz zu vielen Ingenieurbüros, sondern stets auch zu den Regionalbereichen und zur Firmenzentrale der Deutschen Bahn. Mit deren Einstiegsgehältern kann der

öffentliche Dienst allgemein nicht mithalten. Gerade für Jobanfänger mit eisenbahnspezifischer Ausbildung ist dies oft ausschlaggebend, wie ich aus meiner Lehrtätigkeit weiß. Ein Lösungsansatz – neben unserer eigenen Referendarausbildung – ist es, offene Stellen noch diverser auszuschreiben und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter falls nötig „on the job“ zu qualifizieren.

Punkten kann das EBA daneben auch mit seinen vielfältigen Angeboten zur Vereinbarung von Privat- und Berufsleben. Viele merken erst im Laufe ihrer Karriere, wie wichtig dieser Aspekt ist. Das sind meiner Erfahrung nach große Gewichte, die wir in die Waagschale werfen können.



ZUR PERSON

Prof. Dr.-Ing. Ingo Zelenka leitet seit 2013 die EBA-Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken mit ihren zwei Standorten. Nach Bauingenieurstudium an der Technischen Hochschule Darmstadt promovierte er 1990 im Fachgebiet Baubetrieb und Informationsverarbeitung. Anschließend ging er zur Zentrale der damaligen Deutschen Bundesbahn in Frankfurt am Main, wo er zunächst ausgebildet wurde, im Bereich Oberbau u.a. beim Bundesbahn-Zentralamt München tätig war und sich danach beim Bereichsleiter Technik, dem späteren ersten EBA-Präsidenten Horst Stuchly, um die Planung und Steuerung des Budgets Bautechnik kümmerte.

1994 wechselte Zelenka ins neu gegründete EBA und leitet seitdem den Sachbereich Finanzierung in der Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken. In dieser Funktion begleitete er wichtige Infrastrukturprojekte wie etwa den Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Frankfurt.

Nebenbei engagiert sich Zelenka in der Ausbildung des Nachwuchses. Als Honorarprofessor an der Hochschule Darmstadt, Fachgebiet Verkehrswesen, gibt er sein Wissen in den Themenfeldern Bahnbau und Bahnbetrieb weiter. Zudem ist er Prüfer für den höheren technischen Verwaltungsdienst in der Fachrichtung Bahnwesen beim Bonner Oberprüfungsamt. Die Lehrtätigkeit bereitet Zelenka viel Freude: „Ich schätze das Feedback der Studierenden sehr und finde es wichtig, die Lebensphilosophie der jungen Generation kennenzulernen und einzuschätzen. Zudem muss ich mich immer wieder neu in fachliche Fragen einarbeiten und halte mich dadurch selbst auf dem aktuellen Stand.“

ÜBERWACHUNG

Die Bau- und Eisenbahnaufsicht sowie die Überwachung gehören zu den Kernaufgaben des Eisenbahn-Bundesamts (EBA). Wo es zuständig ist, überwacht das Amt, ob Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen sowie die Halter und Instandhaltungsstellen ihrer gesetzlichen 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.

EISENBAHNAUFSICHT

Das Streckennetz in Deutschland 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 Sicher-

heitsniveau beibehalten werden kann, sind effiziente Aufsichtsverfahren nötig.

Um am Betrieb teilnehmen zu können, brauchen die Eisenbahnen EU-weit harmonisierte Genehmigungen und Sicherheitszertifizierungen. In dem Zusammenhang haben sich mit der Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets der EU veränderte Verfahrensweisen ergeben. Dies betrifft insbesondere grenzüberschreitend operierende Eisenbahnverkehrsunternehmen und EU-weit eingesetzte Fahrzeuge. Nicht nur die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, sondern auch die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen bearbeitet die Eisenbahnagentur der Europäischen Union nun federführend und in Zusammenarbeit mit den Nationalen Sicherheitsbehörden.



Die Überwachung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und des Betriebs der Infrastruktur folgt einem integralen Ansatz: In prozessbezogenen Überwachungen und 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. Darüber hinaus gibt es auch anlassbezogene Überwachungen und Schwerpunktprüfungen, etwa wenn der Verdacht besteht, dass bestimmte Mängel gehäuft aufgetreten sind.

Weiterhin überwacht das EBA gemäß Infektionsschutzgesetz bei den Eisenbahnen des Bundes die Trinkwasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsanlagen in Schienenfahrzeugen sowie die ortsfesten Anlagen zu deren Befüllung bzw. Entsorgung und nimmt in diesem Rahmen bedeutende Aufgaben wahr.

Wenn es Verstöße gegen eisenbahnrechtliche Verpflichtungen feststellt, kann das EBA entsprechende Maßnahmen anordnen und vollstrecken. Die Erkenntnisse aus sicherheitsrelevanten Einzelfällen oder auch aus der Unfalluntersuchung nutzt das EBA für präventive Zwecke, indem es identifizierte

Risiken und Fragestellungen an gleichartig betroffene Unternehmen weiterreicht und im Rahmen der Audits thematisiert. Die Erfahrungen aus der Überwachung fließen auch in die Verfahren zur Erteilung bzw. Verlängerung von Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen ein.

BAUAUFSICHT

Die Eisenbahnen des Bundes führen ihre Baumaßnahmen grundsätzlich in eigener Verantwortung durch. Dabei haben sie die Möglichkeit, den Erstellungsprozess der Anlagen nach ihrem Bedarf zu steuern und weitgehend selbstständig umzusetzen. Dies steht im Einklang mit den einschlägigen europäischen Richtlinien. Natürlich muss die Bahn als Bauherrin dafür Sorge tragen, dass bei der Bauausführung die gesetzlichen Bestimmungen, die anerkannten Regeln der Technik und auch die Vorgaben aus der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung eingehalten werden.

Das Unternehmen hat hierfür eine eigene Bauüberwachung eingerichtet. Ein Mitarbeiter oder Bevollmächtigter der Bahn prüft regelmäßig die Ausführungsplanung und gibt sie frei. Dass der Bau auch tatsächlich korrekt und planungsgemäß durchgeführt wird, kontrolliert die Bahn ebenfalls eigenverantwortlich durch einen Bauüberwacher. Die Abnahme der Bauarbeiten erfolgt durch einen anerkannten unabhängigen Abnahmeprüfer, und der sogenannte Inbetriebnahmeverantwortliche der Bahn gewährleistet, dass die Anlage sicher in Betrieb gesetzt wird.

Demgegenüber obliegt dem EBA die so genannte Überwachung der Erstellung. Während der Bauphase nimmt das EBA Stichproben: Es kann etwa Bauzustände und



Abnahmen vor Ort kontrollieren, Pläne und Unterlagen einsehen oder überprüfen, wie die im Unternehmen verantwortlichen Funktionsträger ihre Aufgaben wahrnehmen.

INBETRIEBNAHME VON EISENBAHN-INFRASTRUKTUR

Wenn die Bahn Eisenbahnanlagen neu baut oder umfassend umbaut, erteilt das EBA eine Inbetriebnahmegenehmigung, wenn das Gesamtprojekt fertig ist. Der Infrastrukturbetreiber muss dafür mindestens den erfolgreichen Abschluss der Baumaßnahme dokumentieren und die gesetzlich geforderten Sicherheitsnachweise vorlegen. In dem Zusammenhang gilt die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV). Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur sind die europäischen und nationalen Genehmigungsverfahren harmonisiert und für alle baulichen Anlagen einheitlich geregelt.

Die Eisenbahnen beauftragen „Benannte Stellen“ und „Bestimmte Stellen“, die die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und zugehörige notifizierte nationale technische Vorschriften prüfen. Innovationen betrachten die Unternehmen im Rahmen eines Risikomanagementverfahrens, anschließend werden sie von „unabhängigen Bewertungsstellen“ geprüft. Prüfsachverständige untersuchen die Vielzahl der weiteren technischen Vorschriften, die im Bereich der Eisenbahninfrastruktur einzuhalten sind. Anerkannt und überwacht werden die Stellen und Prüfsachverständigen vom EBA. Auch bei Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik wird wie oben beschrieben vorgegangen. Die Antragsteller führen die Ergebnisse jeweils in Erklärungen zusammen, die dem EBA als Entscheidungsgrundlage dienen.

Für kleinere Baumaßnahmen und für reine Instandhaltungsarbeiten bedarf es hingegen keiner Inbetriebnahmegenehmigung. Auch einzelne Bauzwischenzustände nimmt das EBA nicht ab. 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.

PRÜFSACHVERSTÄNDIGE

Das EBA erkennt Sachverständige an als Funktionsträger im Prozess der Inbetriebnahmegenehmigung und für die Zulassung von Bauprodukten, Bauarten, generischen Produkten, Verfahren und Anwendungen.

Bisher wurden Prüfer beziehungsweise Gutachter in einem privatrechtlichen Verfahren anerkannt. Die „Verordnung zur Anerkennung, zum Einsatz und zur Überwachung

von Prüfsachverständigen im Eisenbahnbereich – Eisenbahn-Prüfsachverständigenverordnung (EPSV)“ hat im Dezember 2020 die Anerkennung sowie die Überwachung der Prüfer und Gutachter auf eine neue Rechtsgrundlage gestellt. An die Stelle des privatrechtlichen Anerkennungsverfahrens ist damit ein öffentlich-rechtliches Verfahren getreten. Es erfolgt jetzt eine Anerkennung unter der einheitlichen Bezeichnung „Prüfsachverständige/r (PSV) im Eisenbahnbereich“. Aufgrund des europäischen sowie des nationalen Rechtsrahmens ergeben sich an das EBA als nationale Sicherheitsbehörde auch Anforderungen an die Überwachung der Funktionsträger. Grundlagen sind § 24 EPSV und die ergänzenden EBA-Verwaltungsvorschriften VV PSV und VV PSV STE.

Derzeit sind insgesamt ca. 2.000 Prüfsachverständige anerkannt. Ein elektronisches Antragsportal (E-Service PSV) wird dazu beitragen, die Abläufe künftig zu optimieren.

LANDESEISENBAHNAUFSICHT (LEA)

Das EBA ist zuständige Aufsichtsbehörde für alle bundeseigenen Eisenbahnen sowie für die nichtbundeseigenen 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 unter dem Vorsitz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur besteht aus je einem Vertreter oder einer Vertreterin der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie Vertretern des EBA und behandelt in turnusmäßigen Abständen aktuelle Sicherheitsfragen. Das EBA informiert den Eisenbahnsicherheitsbeirat vor jeder Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen.

KAPAZITÄT

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kümmert sich darum, dass Kapazität und Qualität des Schienennetzes erhalten bleiben beziehungsweise dass sie bei Aus- und Neubaumaßnahmen in ausreichendem Maß geschaffen werden.

Netzbetreiber brauchen eine Genehmigung des EBA, wenn sie die Kapazität einer Strecke mehr als nur geringfügig reduzieren wollen oder wenn sie vorhaben, den Betrieb von Strecken, Bahnhöfen oder Serviceeinrichtungen aufzugeben. Die Genehmigung ist nur möglich, wenn der Weiterbetrieb in der bisherigen Form unzumutbar geworden ist, wenn 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 verstoßen, und setzt durch, dass die daraus entstehenden Einschränkungen der Kapazität wieder beseitigt werden.

Damit es beurteilen kann, wie sich die Maßnahmen der Netzbetreiber jeweils auf die Kapazität auswirken, setzt das EBA gezielte Überwachungsprogramme (Monitorings) ein. Die Programme beleuchten etwa Sperrungen von Hauptgleisen, Langsamfahrstellen, die dauerhafte Herabsetzung von Streckengeschwindigkeiten oder Nutzungseinschränkungen durch Brückenmängel. So kann das EBA der DB Netz AG regelmäßig Vorgaben für den Abbau von Kapazitätseinschränkungen machen.

Die gesetzlichen Regeln für die Stilllegung oder Abgabe von Eisenbahninfrastruktur gelten seit einigen Jahren auch für Serviceeinrichtungen. Wenn die Anlagen nicht förm-

lich außer Betrieb genommen sind, kann das EBA auch für sie die Betriebspflicht durchsetzen.

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

Auch auf die Bauarbeiten selbst hat das EBA unter Kapazitätsgesichtspunkten ein Auge: 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.

Aktuell nimmt das EBA an den Arbeitsgruppen zum Deutschlandtakt teil, mit dem eine zukunftssichere Eisenbahninfrastruktur für den Prognosehorizont 2030 und darüber hinaus geschaffen werden soll.



DER NETZBEIRAT

Der Netzbeirat ist ein unabhängiges Gremium von Fachleuten, das die DB Netz AG zu Fragen des Infrastrukturausbaus, der Entwicklung, der Bereitstellung und dem Erhalt des Schienennetzes berät. Zudem nimmt der Netzbeirat zum Geschäftsplan der DB Netz AG Stellung, der ihre geplanten Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Er repräsentiert dabei die Gesamtinteressen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger und bringt sie in die Infrastrukturplanung der DB Netz AG ein.

Das EBA wählt die Beiräte aus und besetzt den Netzbeirat alle drei Jahre teilweise neu mit leitenden Vertretern verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Verbände aus dem gesamten Bundesgebiet. Die Behörde begleitet die Arbeit des Gremiums und steht mit dem Netzbeirat und der DB Netz AG im fachlichen Austausch.

Die DB Netz AG bindet den Beirat von Anfang an in ihre strategischen Überlegungen, die Planung der Infrastruktur und ihre Investitionspläne ein. Mit den Empfehlungen und der Stellungnahme des Netzbeirats befasst sich der Vorstand der DB Netz AG. Der Beirat führt als unabhängiges Gremium aber auch Gespräche mit Entscheidungsträgern in verkehrspolitischen Fragen.

In der zurückliegenden Amtsperiode 2018 bis 2020 hat der Netzbeirat ein umfangreiches Arbeitsprogramm absolviert. Erstmals hat er das gesamte Investitionsprogramm der DB Netz AG geprüft und dazu eine detaillierte Stellungnahme abgegeben. Mit dem Ziel, Qualität und Pünktlichkeit des Bahnverkehrs zu verbessern, hat er sich beispielsweise der Störungsvermeidung durch vorsorgliche Instandhaltung, Freischnitt und Planung der Abläufe in Notfall- und Störungssituationen gewidmet. Auch die Digitalisierung des Netzes, dessen kapazitätsgerechter Ausbau und Erhalt und ein rücksichtsvolles Baustellenmanagement gehören zu den Themen, die besonders intensiv behandelt wurden.

Im März 2021 hat der neu ernannte Netzbeirat für die Amtsperiode bis 2023 seine Arbeit aufgenommen.

Weitere Informationen finden Sie im Internetauftritt des Netzbeirats: www.netzbeirat.de

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. Umfangreiche Rechtsvorschriften sorgen dafür, dass Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere für Leben und Gesundheit von Menschen, möglichst vermieden werden.

Die Beförderung gefährlicher Güter ist in internationalen und nationalen Rechtsvorschriften umfassend geregelt. Für die sichere Beförderung auf der Schiene gibt es mit der „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“ ein seit Jahrzehnten eingeführtes internationales Regelwerk, das ausführlich vorschreibt, durch welche Maßnahmen von den am Transport Beteiligten der Schutz von Menschen und der Umwelt zu gewährleisten ist. Die Vorschriften des RID gelten sowohl für den grenzüberschreitenden, als auch den innergemeinschaftlichen und innerstaatlichen Verkehr. Diese Vorschriften werden unter Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Wissenschaft und Technik, aber auch aufgrund von Unfallauswertungen, laufend überprüft und in einem zweijährigen Intervall weiterentwickelt. Hinsichtlich der nationalen Rechtsvorschriften ist insbesondere auf die „Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB)“ hinzuweisen.

Gefahrguttransporte überwachen die jeweils zuständigen Behörden. Für den Bereich der

Eisenbahninfrastruktur des Bundes ist dies das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Es hat aber auch weitere Aufgaben im Bereich des Gefahrgutrechts, beispielsweise:

- » die Erteilung von Genehmigungen zur Fortsetzung von Beförderungen,
- » die Entgegennahme und Weiterleitung von Meldungen über Ereignisse mit gefährlichen Gütern,
- » die Baumusterzulassung von Kesselwagentanks nach Kapitel 6.8 RID,
- » die Marktüberwachung für Kesselwagen- und abnehmbare Tanks nach Kapitel 6.8 RID, die unter die Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung (ODV) fallen (§ 20 (1) Nr. 2 ODV),
- » die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten,
- » die Ausstellung von Bescheinigungen für die Transportverlagerung und
- » die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 5 (2) GGVSEB.

Darüber hinaus sind Gefahrgut-Experten des EBA in nationalen und internationalen Gremien vertreten, entwickeln Kontrollverfahren weiter und tragen so dazu bei, das Gefahrgutrecht ständig zu verbessern.

KONTROLLEN

Das EBA unterhält an seinen Standorten im gesamten Bundesgebiet spezialisierte Teams von 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 Grenzbahnhö-



fen) vorgenommen. Neben der Einhaltung der Gefahrgutvorschriften (z.B. Dichtheit der Befüll- und Entleereinrichtungen, ord-

nungsgemäße Kennzeichnung) wird selbstverständlich auch die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge kontrolliert.

» Anzahl der Gefahrgutkontrollen*

	2018	2019	2020
Kontrollen (außer Klasse 7)	12.756	13.535	13.684
Beanstandete Transporte	861	962	825

* Angaben sind vorläufig, da noch nicht alle Kontrollvorgänge aus 2020 abschließend bearbeitet worden sind.

Auch bei Beförderungen radioaktiver Stoffe (Klasse 7) führt das EBA Gefahrgutkontrollen durch. Dabei wird zusätzlich zur Kontrolle der Beförderungspapiere, der Kennzeich-

nung und des technischen Zustandes auch gemessen, ob die internationalen Grenzwerte für Kontamination und Dosisleistung eingehalten werden.

» Anzahl der Kontrollen von radioaktiven Stoffen der Klasse 7:

	2018	2019	2020
Kontrollen Klasse 7	28	16	11
Beanstandungen	3	2	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 prüft das EBA zudem die beteiligten Unternehmen. Sollten sich dabei Schwachstellen in der Ablauforganisation zeigen, wirkt die Behörde darauf hin, 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 dem Gesetz zum Schutz vor der schädlichen Wirkung ionisierender Strahlen (Strahlenschutzgesetz – StrlSchG) 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 § 29 StrlSchG; 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 die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE).

» Anzahl der Genehmigungen nach StrlSchG

	2018	2019	2020
Beförderungsgenehmigungen (oder deren Änderung) nach StrlSchG	2	1	4



FAHRZEUGE

Für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen haben sich mit Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets (4. EP) in Deutschland zum Juni 2020 grundlegende Veränderungen ergeben. Zuvor war ausschließlich das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) dafür zuständig, Neu- und Umbaufahrzeuge für das deutsche Schienennetz zuzulassen. Seit Einführung des neuen Verfahrens spielt die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) eine bedeutende Rolle.

Aus der bislang bekannten „Inbetriebnahmegenehmigung“ wurde eine „Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen“. Über eine zentrale europäische Anlaufstelle (One-Stop-Shop) werden nun Anträge auf Zulassung europaweit einheitlich bei der ERA gestellt und an die jeweils beteiligten Behörden in Europa weitergeleitet. Bei Anträgen, die sich nur auf den Einsatz der Fahrzeuge in Deutschland beziehen, besteht für die Antragsteller auch weiterhin die Möglichkeit, das EBA als Genehmigungsbehörde auszuwählen. Für Mehrländerprojekte prüft das EBA anhand der vorgelegten Nachweise, ob das deutsche Regelwerk erfüllt ist. Genehmigende Behörde ist in diesen Fällen die ERA.

Es sind folgende Genehmigungsarten möglich:

1. Erstgenehmigung

Genehmigung für ein neues Fahrzeug oder einen neuen Fahrzeugtyp.

2. Erneute Genehmigung

Genehmigung für einen bereits genehmigten Fahrzeugtyp, falls eine Änderung der einschlägigen TSI oder der anzuwendenden nationalen Sicherheitsvorschriften eine neue Genehmigung erfordern.

3. Erweiterung des Verwendungsgebiets

Genehmigung für ein bereits genehmigtes Fahrzeug beziehungsweise einen genehmigten Fahrzeugtyp, wenn das Verwendungsgebiet erweitert werden soll.

4. Neue Genehmigung

Genehmigung nach baulicher Änderung eines bereits genehmigten Fahrzeugs bzw. Fahrzeugtyps.

5. Genehmigung auf der Grundlage eines Fahrzeugtyps

Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs oder einer Serie von Fahrzeugen, die einem bereits genehmigten und gültigen Fahrzeugtyp entsprechen, auf der Grundlage einer Erklärung der Konformität mit diesem Fahrzeugtyp.

GESETZLICHE GRUNDLAGE

Rechtsgrundlage ist die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV), die mit Wirkung zum 24. Juni 2020 angepasst wurde. Die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einer Fahrzeugtypgenehmigung richten sich nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545. Rahmenbedingungen geben darüber hinaus europäische Richtlinien, nationale Rechtsvorschriften oder die von der Europäischen Kommission festgelegten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vor. So beschreibt etwa die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) die materiellen nationalen Anforderungen für den Bau von Fahrzeugen.

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. Zusätzlich beauftragt der Antragsteller unabhängige Prüfinstitutionen damit, die Einhaltung des jeweiligen

technischen Regelwerks zu prüfen. Die Verantwortung für den Inhalt der ausgestellten Prüfbescheinigungen trägt der Auftraggeber. Die Prüfinstitutionen werden vom EBA anerkannt und regelmäßig auditiert.

Erst wenn alle Tests und Nachweise abgeschlossen sind, erfolgt die Zulassungsentcheidung auf Grundlage der Unterlagen, die der Hersteller vorgelegt hat. Um den Antragstellern die Arbeit zu erleichtern, hat das EBA Checklisten und Leitfäden erstellt.

» Anzahl der neu zugelassenen Baureihen:

Bauartzulassungen / Serienzulassungen, im Bereich	2018	2019	2020
Triebzüge, Neubauten	17	23	19
Triebzüge, Umbauten	41	35	37
Lokomotiven, Neubauten	12	10	6
Lokomotiven, Umbauten	23	21	19
Reisezugwagen, Neubauten	15	8	4
Reisezugwagen, Umbauten	23	6	14
Güterwagen, Neubauten	27	28	0
Güterwagen, Umbauten	-	48	0
Maschinen- und Nebenfahrzeuge, Neu- und Umbauten	58	47	65

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 Infrastruk-

turbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges zuständig.

Für alle Fahrzeugarten im Geltungsbereich der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit benötigt die ECM eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. Sie kann bei den Zertifizierungsstellen beantragt werden, die in der Datenbank für Sicherheit und Interoperabilität der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERADIS) gelistet sind. Die ECM, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen, müssen der zuständigen Zertifizierungsstelle nachweisen, dass sie ein anforderungsgerechtes Instandhaltungssystem eingerichtet haben.



Das EBA ist Anerkennungs- und Überwachungsstelle für ECM-Zertifizierungsstellen, stellt aber selbst keine Zertifikate mehr aus. Bereits erteilte Bescheinigungen bleiben gültig, das EBA überwacht sie bis zum Ablauf ihrer ursprünglichen Geltungsdauer.

Ende 2020 hat das EBA 10 Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen, 7 Instandhaltungsfunktions-Bescheinigungen, 2 Konformitätsbescheinigungen für die Instandhaltung anderer Fahrzeugarten als Güterwagen sowie eine Konformitätsbescheinigung für Instandhaltungsfunktionen bei anderen Fahrzeugen als Güterwagen überwacht.

NATIONALES FAHRZEUGEINSTELLUNGSREGISTER

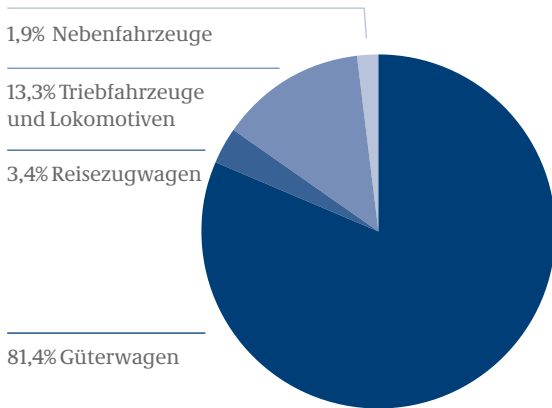
Das EBA pflegt das Nationale Fahrzeugsregister (NVR: National Vehicle Register). Darin werden alle Neufahrzeuge aufgenommen, die auf dem übergeordneten Netz verkehren und die in Deutschland ihre erste Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) erhalten haben. Jedem Fahrzeug wird dabei eine zwölfstellige Fahrzeugnummer zugewiesen, welche zum Beispiel auf die Einsatz-

barkeit, das erste Inbetriebnahmeland oder technische Eigenschaften hinweist. Des Weiteren wird für jedes Fahrzeug ein Halter und eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) benannt und im NVR verbindlich festgeschrieben.

Das NVR ist ein Bestandteil des europäisch zentralisierten Fahrzeugsregister, des European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR). In ihm sind nicht nur die Fahrzeuge des deutschen NVR, sondern die Fahrzeuge aus allen NVR der teilnehmenden Mitgliedstaaten enthalten. Auf das ECVVR können alle Eisenbahnakteure, wie zum Beispiel Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), ECMs oder Halter, die über eine entsprechende Zugriffsberechtigung verfügen, zugreifen. Das ECVVR bzw. die daran angeschlossenen NVR umfassen nach aktuellem Stand etwa 1,2 Millionen Fahrzeuge. Darunter befinden sich etwa 830.000 Fahrzeuge, die aktiv im Einsatz sind, sowie eine Vielzahl anderer Fahrzeuge, deren Betrieb zum Beispiel temporär ausgesetzt wurde oder die bereits verschrottet sind. Auch hier enthalten sind Fahrzeuge, die aufgrund eines Umbaus eine neue Fahrzeugnummer erhalten haben oder heute zu anderen Zwecken, wie beispielsweise einer Ausstellung im Museum oder auf Eisenbahnstrecken außerhalb des europäischen Eisenbahnraums genutzt werden.

Im deutschen NVR befinden sich nach aktuellem Stand etwa 208.000 Fahrzeuge im Status „aktiv“. Das bedeutet, dass alleine im NVR Deutschland derzeit etwa 25% der 830.000 Fahrzeuge also aller im europäischen Eisen-

bahnraum verkehrenden Fahrzeuge registriert sind. Diese ca. 208.000 Fahrzeuge lassen sich in die folgenden Fahrzeugklassen aufteilen (Abbildung 1):



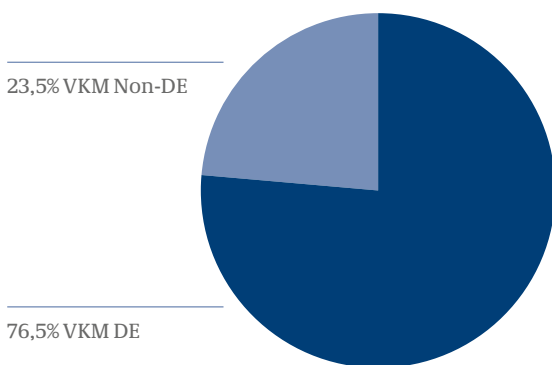
Fahrzeugklasse	Anzahl
Güterwagen	168.982
Reisezugwagen	7.067
Triebfahrzeuge und Lokomotiven	27.626
Nebenfahrzeuge	3.948
Summe	207.623

Abbildung 1: Übersicht der aktiven Fahrzeuge im deutschen NVR
Quelle: EBA

Neben den Fahrzeugen selbst, ist auch ein Blick auf die verschiedenen Halter lohnenswert, die die Verantwortung für diese Fahrzeuge tragen. Die Halter werden im sogenannten VKM Register der europäischen Eisenbahnagentur (ERA) geführt. Bevor ein Unternehmen oder eine Privatperson Halter werden kann, so ist zunächst ein Halterkürzel (VKM = Vehicle Keeper Marking) zu beantragen. Dieses VKM ist Voraussetzung um die Halterschaft für ein Fahrzeug zu überneh-

men und muss neben der oben genannten zwölfstelligen Fahrzeugnummer auch am Fahrzeug kenntlich gemacht werden.

In Deutschland sind derzeit 1150 aktive Halter registriert. Diese können Halter von Fahrzeugen im deutschen NVR, aber auch in allen anderen NVR sein. Die oben genannten 208.000 Fahrzeuge verteilen sich derzeit auf insgesamt 915 Halter, die wie folgt aufgeteilt werden können (Abbildung 2):



Art und Anzahl VKM	Anzahl Fahrzeuge
VKM DE 700	158.916
VKM Non-DE 215	48.707
Gesamt 915	207.623

Abbildung 2: Verteilung der aktiven Fahrzeuge im deutschen NVR auf die Halter
Quelle: EBA

Wie die Abbildung zeigt, werden von den rund 208.000 Fahrzeugen etwa 159.000 von deutschen Haltern betreut und knapp 49.000 von nichtdeutschen Haltern. Besonders auffällig ist hierbei, dass die Aufteilung der Halter nach der Halterherkunft sich prozentual gesehen nahezu genauso verhält. Dies bedeutet, dass nichtdeutsche VKM nicht nur von ihrer Anzahl her bedeutend sind, sondern auch eine äquivalente Menge an Fahrzeugen mitbringen, die vom NVR Deutschland ebenfalls sorgsam betreut wird.

EUROPÄISCHES FAHRZEUGREGISTER

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) führt ein elektronisches und öffentlich zugängliches „Europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen“ (ERATV). Ein Fahrzeugtyp umfasst beliebig viele Fahrzeuge, die entsprechend dem Durchführungsbeschluss der Kommission 2011/665/EU in definierten Parametern identisch sind.

Im ERATV einzutragende Fahrzeugtypen entstehen auf Basis einer Typgenehmigung, die für den Neubau oder Aufrüstungen von Fahrzeugen erteilt wird. Genehmigte Fahrzeugtypen sind zwingend ins ERATV einzutragen. Dies erfolgt grundsätzlich durch die Behörde, die für die Erteilung der Genehmigung zuständig ist. Nur auf Basis eines genehmigten Fahrzeugtyps können weitere konforme Fahrzeuge über das Verfahren „Conformity to Type“ genehmigt werden. Das Jahr 2020 war inhaltlich wesentlich durch den Übergang auf das 4. EP geprägt. Seit dem 01.11.2020 sind keine Eintragungen in das ERATV auf der Grundlage von Serienzulassungen mehr möglich. Seit diesem Zeitpunkt können nur noch Fahrzeugtypen und Fahrzeuge auf der Grundlage von gültigen Typgenehmigungen eingetragen werden.

» Anzahl der 2020 durch das EBA im ERATV eingetragenen und durch die ERA veröffentlichten Fahrzeugtypen:

Triebfahrzeuge:	44
Reisezugwagen:	0
Güterwagen:	4
Nebenfahrzeuge:	18



TRIEBFahrZEUGFÜHRER

Triebfahrzeugführer bekommen gemäß der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) in Deutschland Fahrberechtigungen, die in ganz Europa anerkannt werden. Das gilt für alle Eisenbahnen unter dem Regime der europäischen Sicherheitsrichtlinie, die übrigen Bahnen können die TfV freiwillig anwenden. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) stellt die Triebfahrzeugführerscheine aus und führt auch das entsprechende Register. Inzwischen hat es knapp 55.000 Triebfahrzeugführerscheine ausgegeben.

Die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung der Triebfahrzeugführer hat der Verordnungsgeber ebenfalls geregelt. Ausbildungs- und Prüforganisationen für Triebfahrzeugführer oder für sonstiges Eisenbahnpersonal, das mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betraut ist, müssen vom EBA anerkannt sein. Auch erkennt das EBA die Ärzte und Psychologen an, welche die nach der TfV geforderten Tauglichkeitsuntersuchungen vornehmen. Derzeit sind rund 120 Ausbilder und Ausbildungsorganisationen, etwa 350 Prüfer und Prüfungsorganisationen sowie gut 200 Ärzte und knapp 70 Psychologen anerkannt.

EISENBAHNBETRIEBSLEITER (EBL)

Für die staatliche Prüfung zum/zur Eisenbahnbetriebsleiter/in gemäß Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung (EBPV) hat das EBA einen Prüfungsausschuss eingerichtet. Auch im Auftrag der Bundesländer ist das EBA im Zusammenhang mit der staatlichen Prüfung geschäftsführend tätig. Zwar hat der europäisch harmonisierte Ansatz des Sicherheitsmanagements das rechtliche Erfordernis eines EBL verändert, aber seine Expertise wird in der Bahnbranche gleichwohl weiterhin als sehr wichtig erachtet. Der EBL als Generalist muss in allen Teilbereichen des Verkehrssystems kundig sein. Das ist für das System Eisenbahn wichtig, auch wenn es eine Trennung der Verantwortung von Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern gibt.



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. Daneben sind Beschwerden von Fahrgästen ein wichtiges Instrument, um mögliche Schwachstellen in den Unternehmen bei der Umsetzung der Fahrgastrechte aufzuspüren. Das EBA hat im Berichtszeitraum rund 4.400 Anfragen bezüglich der verschiedenen Verkehrsträger bearbeitet. Aufgrund der COVID-19-Pandemie waren Aufsichtsmaßnahmen vor Ort nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.

FAHRGASTRECHTE UND TARIFAUFSICHT EISENBAHN

Das EBA ist inzwischen seit gut 10 Jahren als nationale Durchsetzungsstelle für die Fahrgastrechte im Bereich der bundeseigenen Eisenbahnen benannt. Seit 2019 hat der Gesetzgeber dem EBA diese Aufgabe auch für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen übertragen. Die Fahrgäste haben seither einen einheitlichen Ansprechpartner für ihre fahrgastrechtlichen Belange.

Im Jahr 2020 betrafen 3.068 - und damit knapp 70 Prozent aller Anfragen, die das EBA schriftlich und telefonisch erreichten - die Bahn. In einigen der Fälle war es allerdings notwendig, dass der Fahrgast sich zunächst an den Beförderer wendet. Wie im Vorjahr drehte sich der größte Anteil der Eingaben, welche die Bahn betrafen, um Fehler bei der Berechnung von Fahrpreisschädigungen und –erstattungen. Bemängelt werden zudem Fahrpreisschädigungen sowie falsche, fehlende und unvollständige Informationen im Beratungsgespräch, im Zug oder am Bahnhof. 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. Knapp die Hälfte aller schriftlichen Eingaben bezog sich im Jahr 2020 auf Anliegen mit Bezug auf die COVID-19-Pandemie. Drei Viertel dieser Fälle waren wiederum Fragen und Wünsche zu Kulanzregelungen der Bahnen, die von den Fahrgastrechten nicht umfasst sind.

Das EBA prüft im Rahmen der Aufsicht vor allem, ob die Informationspflichten gegen-

über 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 bei 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.

2020 hat das EBA vor allem anlassbezogen Beschwerdeverfahren zu pandemiebedingten Ereignissen angefordert und überprüft. Zusätzlich fanden telefonische Aufsichtsmaßnahmen unter anderem bei der Verkaufshotline sowie Unternehmensprüfungen zum Thema Fahrgastrechte bei den Eisenbahnunternehmen statt.

FAHRGASTRECHTE BUS

Das EBA überwacht, ob die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr eingehalten werden. So hat das EBA etwa die Aufgabe, in Bussen zu prüfen, ob an Bord über Fahrgastrechte informiert wird und ob auch Verspätungs-

formationen an die Fahrgäste weitergegeben werden. Darüber hinaus wird auch an Busbahnhöfen kontrolliert, ob über die verspätete oder annullierte Abfahrt eines Fernbusses informiert wird.

Der nationale Fernbuslinienverkehr von und nach Deutschland wurde erstmalig ab Mitte März 2020 aufgrund der COVID-19-Pandemie komplett eingestellt. Nach Wiederaufnahme des Betriebes waren die Fernbuslinienbetreiber während der Sommermonate mit einem deutlich reduzierten Fahrtangebot unterwegs, bevor es aufgrund der angespannten Pandemiesituation ab Anfang November 2020 erneut zu Betriebseinstellungen kam. Im Fokus der Aufsicht stand folglich die verordnungskonforme Behandlung der Fahrgäste bei unternehmensseitigen Annullierungen von Fahrten. Neben einer anderweitigen Beförderung haben die Fahrgäste Anspruch auf Rückerstattung von geleisteten Zahlungen in Geld. Eine Ausgabe von Gutscheinen kann nur vorbehaltlich der freiwilligen Annahme durch den Fahrgast erfolgen. Die Schwerpunkte der Fahrgastrechteaufsicht bezogen sich daher auf die Information der Fahrgäste über die jeweilige Annullierung und die daraus resultierenden Rückerstattungsmöglichkeiten sowie auf die Durchführung der Erstattungen.

Im Berichtszeitraum gingen im Bereich Bus beim EBA 1.026 Eingaben ein. In einigen Fäl-



len hatten sich Fahrgäste direkt an das EBA gewandt und wurden daher zunächst an den Beförderer verwiesen. In vielen Fällen waren Schwierigkeiten bei der Fahrpreiserstattung der Beschwerdegrund, wenn wegen Annullierung die Fahrt ausfiel. Auch unzureichende alternative Angebote zur Weiterreise bei der Verspätung der Abfahrt und Schwierigkeiten, wenn zur Weiterfahrt etwa auf die Bahn ausgewichen wurde, oder fehlende Informationen über Verspätungen – insbesondere vor der Fahrt sowie im Zusammenhang mit der Organisation im Falle einer Bus-Panne – gaben verstärkt Anlass zur Beschwerde.

Knapp die Hälfte aller schriftlichen fahrgastrechtlichen Eingaben bezog sich auf Anliegen rund um die COVID-19-Pandemie. Auslöser war in den meisten Fällen der mit einer Annullierung einer gebuchten Busfahrt verbundene Wunsch des betroffenen Fahrgastes nach einer Fahrpreiserstattung.

Wichtig für Fahrgäste: Die erste Anlaufstelle für ihre Beschwerde ist immer das Busunternehmen. Die Entscheidung des Busunternehmens 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.

FAHRGASTRECHTE IM SEE- UND BINNENSCHIFFSVERKEHR

Das EBA überwacht auch, ob die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr eingehalten werden. Im Berichtszeitraum wurden schwerpunktmäßig Terminalbetreiber

der Ostseefähren und für Kreuzfahrtschiffe geprüft. Die Prüfungen bezogen sich auf Maßnahmen zur Information über die Fahrgastrechte und vor allem auch auf Maßnahmen zur Entgegennahme von Meldungen für erforderliche Hilfeleistungen gegenüber behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, sowie auf die Festlegung entsprechender Anlaufstellen. Darüber hinaus wurde bei den Terminalbetreibern geprüft, wie Hilfeleistungen spontan erbracht werden und wie das Personal unterwiesen und instruiert wird, um angemessen helfen zu können.

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. Unter dem Eindruck der COVID-19-Pandemie erreichten das EBA mit rund 70 Eingaben doppelt so viele Anfragen wie im Durchschnitt der letzten Jahre. Davon musste etwa ein Drittel jedoch an andere nationale Durchsetzungsstellen abgegeben werden, da sie nicht in die örtliche Zuständigkeit des EBA fielen.

So erreichen Sie das EBA:

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



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

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

STANDORT STUTTGART

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

AUSSENSTELLE KÖLN

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

AUSSENSTELLE MÜNCHEN

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

AUSSENSTELLE NÜRNBERG

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

Herausgeber

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

Gestaltung

artwork factory, Köln

Bildnachweis

stock.adobe.com
S. 16 (nokturnal)

Getty Images/iStockphoto

Titel (matteo avanzi), S. 5, (hxdyl), S. 6 (Meinzahn), S. 8 (jacoblund), S. 10 (Smederevac), S. 11 (Tomml),
S. 26 (tycoon751), S. 29 (Michael Lahrenberg), S. 37 (xavierarnau),

Deutsche Bahn AG

S. 18, 24, 39, 57, 59, 65 (Uwe Mieth), S. 19 (Martin Busbach), S. 21 (Volker Emersleben), S. 22 (Pablo Castagnola),
S. 23 (Oliver Lang), S. 30, 68 (Max Lautenschläger), S. 31, 51 (Georg Wagner), S. 32 (Dominic Dupont),
S. 34 (Wolfgang Klee), S. 35, 44, 47 (Frank Kniestedt), S. 38 (Patrick Kuschfeld), S. 41 (Kai Michael Neuhold),
S. 45 (Jürgen Quentel), S. 52 (Daniel Saarbourg), S. 54 (Kai Michael Neuhold), S. 60 (Michael Neuhaus),
S. 63 (Pierre Adenis), S. 66 (Volker Emersleben),

Eisenbahn-Bundesamt

S. 4, 12, 48

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Stand

September 2021

Kontakt

Telefon: 0228 9826-0
Telefax: 0228 9826-199
E-Mail: poststelle@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de