



Eisenbahn-Bundesamt



# EBA-JAHRESBERICHT 2014/2015





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](http://www.eisenbahn-bundesamt.de) zum Download.



# Inhalt

<b>VORWORT</b> .....	<b>4</b>
<b>DAS EISENBAHN-BUNDESAMT</b> .....	<b>6</b>
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT .....	6
DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA .....	10
DURCHSETZUNGSSTELLE FAHRGASTRECHTE .....	12
KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG .....	18
PLANFESTSTELLUNG .....	20
ÜBERWACHUNG .....	23
FAHRZEUGE .....	24
TRIEBFAHRZEUGFÜHRERSCHEIN .....	28
GEFÄHRLICHE GÜTER .....	29
LÄRM .....	31
FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR .....	34
<b>DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS ARBEITGEBER</b> .....	<b>38</b>
<b>KONTAKTE</b> .....	<b>46</b>



Liebe Leserinnen und Leser,

das Schienennetz ist Grundlage für funktionierenden Personen- und Güterverkehr und damit ein Faktor für Wohlstand und Wachstum – und zwar nicht nur hierzulande, sondern in ganz Europa. Darüber hinaus verheißt die Schiene als umweltfreundlicher Verkehrsträger die Chance, Wachstum und Nachhaltigkeit zu vereinen.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) trägt im Rahmen seiner Aufgaben seinen Teil dazu bei, dass heute die Weichen für eine zukunftsfähige Infrastruktur gestellt werden können. Denn es ist nicht nur Sicherheitsbehörde, sondern richtet beispielsweise bei Eisenbahnaufsicht und Planungsbegleitung auch den Blick auf den Erhalt der Kapazität und auf die Qualität des Schienennetzes.

So ermittelt etwa die Kapazitätsüberwachung des EBA bundesweit, welche Baumaßnahmen, Sperrungen oder Langsamfahrstellen sich auf das Netz auswirken und macht den Betreibern Vorgaben, wie die Einschränkungen abzarbeiten sind – in der Berichtsperiode wurde das in mehreren Hundert Fällen umgesetzt.

Wenn die verantwortliche Infrastrukturbetreiberin Aktivitäten entfaltet, um das Netz zu erweitern oder Instand zu halten, kommt das EBA unter anderem als Planfeststellungsbehörde ins Spiel. Im abgelaufenen Turnus konnten dabei einige wichtige Verfahren abgeschlossen werden – etwa die S-Bahn Anbindung „Gateway Gardens“ am Frankfurter Flughafen oder zentrale Abschnitte des Rhein-Ruhr-Expresses und der Ausbaustrecke Nürnberg- Ebensfeld, Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit.

Viele Verfahren sind enorm in Umfang und Komplexität, die Entscheidungen weit reichend. Auch die Bandbreite unserer Aufgaben und Zuständigkeiten wächst. Um mit dieser Entwicklung Schritt halten zu können, bedarf es guter Ressourcensteuerung, wirksamer Vernetzung und flexibler Prozesse. Vor diesem Hintergrund hat das EBA 2015 seine Aufbauorganisation angepasst und in einer neu eingerichteten Abteilung die Themen Planfeststellung, Umwelt und Forschung, Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie Fahrgastrechte angesiedelt. Außerdem wurde das Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung in ein eigenständiges Referat in der Infrastruktur-Abteilung überführt.

Auch wenn die Behörde nun für künftige Herausforderungen angemessen aufgestellt ist, so greift doch auch hier die viel bemühte Weisheit, dass nichts beständiger als der Wandel ist. Und es bleibt nur, dieser eine andere Weisheit an die Seite zu stellen, nach der nämlich dem Menschen das Vergnügen an Veränderung bleibend eigen ist.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre.

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

Gerald Hörster  
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes





2

# DAS EISENBAHN- BUNDESAMT

felsbahn

DB BAHN

DB

Abstoßen und Abtaufen lassen  
boten

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde für Eisenbahnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Fach- und Rechtsaufsicht führt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durch. Dem EBA organisatorisch zugeordnet sind die Untersuchungszentrale der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) und die Benannte Stelle Eisenbahn-Cert (EBC).

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

die Bewilligung von Fördermitteln, die der Bund für Investitionen in die Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellt sowie die Durchsetzung von europäischen Fahrgastrechten im Bus-, Eisenbahn- und Schiffsverkehr.

In der EBA-Zentrale in Bonn sind über 300 Mitarbeiter beschäftigt. Rund 700 weitere Mitarbeiter gehören den zwölf Außenstellen an 15 Standorten an. In der Zentrale des Amtes werden Aufgaben mit überregionalem oder auch internationalem Bezug sowie mit grundsätzlichem Charakter wahrgenommen; das operative Geschäft findet in den Außenstellen vor Ort statt.

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

	2012	2013	2014
Einnahmen	27,9	29,7	28,1
Ausgaben	74,8	82,4	84,6

Weitere Informationen zu unserem Amt, fachliche Informationen, Vordrucke, Arbeitshilfen und Leitfäden zum Download finden Sie im Internet unter [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de).

#### LANDESEISENBAHNAUFSICHT (LEA)

Gut zwei Drittel aller Eisenbahnunternehmen in Deutschland fallen unter die Aufsicht des EBA. Einige Regionalbahnen werden indes von den Bundesländern beaufsichtigt, wobei viele Länder von der Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, die Landeseisenbahnaufsicht an das EBA zu übertragen. Welche Aufgaben in welchem Umfang das EBA für das jeweilige Bundesland wahrnimmt, ist Bestandteil vertraglicher Regelungen.

## DER NETZBEIRAT

Im Jahr 2014 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) aus den Leitungsbereichen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sowie deren Verbänden den Netzbeirat 2015 - 2017 ausgewählt und ernannt. 16 Beiräte beraten die DB Netz AG bei allen Fragen der Entwicklung, des Ausbaus und des Erhalts des Bundesschienennetzes. Bei der Auswahl berücksichtigt die Behörde nicht nur die Fachkompetenz des Kandidaten oder der Kandidatin, es achtet auch darauf, dass Unternehmen aller Verkehrsarten unterschiedlicher Größe aus allen Regionen Deutschlands im Beirat vertreten sind.

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

Der neue Netzbeirat wird sich mit aktuellen Themen wie dem Netzausbau 2030, der Lärmvermeidung im Schienenverkehr, der Finanzierung der Infrastrukturentwicklung, der Netzkapazität, aber auch mit vielen Einzelfragen befassen, welche den Netzerhalt und die Netzentwicklung betreffen.







## EISENBAHNSICHERHEITSBEIRAT

Seit 2007 gibt es einen Eisenbahnsicherheitsbeirat, dessen Geschäfte das EBA leitet. Das Gremium berät die Sicherheitsbehörde und fördert die Zusammenarbeit mit den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden. Der Beirat besteht aus je einem Vertreter oder einer Vertreterin der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das Bundesministerium führt den Vorsitz.

## DAS EISENBAHN-BUNDESAMT IN EUROPA

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, einen einheitlichen Eisenbahnraum zu schaffen und den Schienenverkehr in Europa zu stärken. Um die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn zu erhöhen, wurden und werden in Arbeitsgruppen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) gesamteuropäische Regelungen für Interoperabilität und Sicherheit ausgearbeitet. Dies erfolgt unter Beteiligung von Fachleuten, unter anderem aus dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und aus den europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors.

Sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) bilden heute die gemeinsamen Anforderungen für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme sowie die entsprechenden Prüfverfahren ab. Sie sollen ein interoperables, also technisch kompatibles europäisches Bahnsystem gewährleisten und gleichzeitig das vorhandene hohe Sicherheitsniveau mindestens aufrechterhalten. Das EBA ist dafür zuständig, die Benannten Stellen (Notified Bodies) in Deutschland anzuerkennen und zu überwachen, welche die Konformität von Eisen-

bahnprodukten mit dem europäischen Regelwerk bewerten.

Damit die Regelwerke konsequent und konsistent umgesetzt werden, hat sich der Arbeitsschwerpunkt auf europäischer Ebene in den letzten Jahren verlagert: Die ERA erstellt vermehrt Leitfäden, gibt Informationen heraus und führt Schulungen durch. Zudem haben die nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden in Europa so genannte Cross Audits vereinbart, um ihre Prozesse und ihr Handeln weiter zu vereinheitlichen: Unter Beteiligung der ERA begutachten die Behörden sich dabei gegenseitig darauf hin, wie die europäischen Vorgaben in den einzelnen Behörden umgesetzt werden. Die derzeitige Planung sieht vor, dass das EBA 2016 begutachtet wird.

Damit deutsche Interessen wirkungsvoll in die Arbeit der ERA eingebracht werden, spielt dabei auch weiterhin der Lenkungs-kreis Interoperabilität und Sicherheit ([www.lenkungskreis.de](http://www.lenkungskreis.de)) eine wesentliche Rolle. Der Lenkungs-kreis setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundesverkehrsministerium (BMVI), des Bundesumwelt-



## UNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE

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

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

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

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

ministeriums, der Bundesländer, des EBA, der Benannten Stelle Interoperabilität, der deutschen Bahnindustrie, der deutschen Bahnen und der deutschen Privatgüterwagenhalter zusammen. Hier werden deren Positionen gebündelt und koordiniert. Das EBA hat die wichtige Funktion der Geschäftsführung dieses Lenkungs-kreises inne.

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

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



## 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 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

Zwar sind die Fahrgastrechteverordnungen für die einzelnen Verkehrsträger ähnlich aufgebaut; sie unterscheiden sich jedoch in Details voneinander.

Das EBA geht Beschwerden von Reisenden nach und prüft, ob das Unternehmen gegen seine gesetzlichen Verpflichtungen verstoßen hat. Gerne beantwortet es auch grundsätzliche Fragen von Fahrgästen zu den Fahrgastrechten – sowohl am Bürgertelefon als auch schriftlich. Darüber hinaus führt die Behörde auch eigene, präventive Aufsicht durch – anlassbezogen oder stichprobenartig. Gleichwohl sind Beschwerden von Fahrgästen ein wichtiges Instrument, um mögliche Schwachstellen bei den Unternehmen aufzuspüren.

Das EBA hat im Berichtszeitraum etwa 2300 Aufsichtsmaßnahmen bei den verschiedenen Verkehrsträgern durchgeführt und rund 3000 Fahrgastbeschwerden und Bürgeranfragen bearbeitet.

### FAHRGASTRECHTE EISENBAHN

Ca. 75 % der Beschwerden, die das EBA erreichen, betreffen die Eisenbahn. Häufiger Anlass sind Fahrpreiserhöhungen, falsche, fehlende und unvollständige Informationen im Beratungsgespräch, im Zug oder am

Bahnhof sowie fehlerhafte Fahrpreisanschätzungs- und Erstattungsrechnungen. In vielen Fällen konnte das EBA bereits dadurch, dass es den Fall aufgegriffen und den Sachverhalt aufgeklärt hat, bewirken, dass die Eisenbahnunternehmen ihren Verpflichtungen nachkommen.

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

Regelmäßig führt das EBA bei seiner Aufsicht bundesweite Schwerpunktprüfungen durch. Dabei fahren die Teams der Standorte Bonn, Hamburg und Karlsruhe gleichzeitig mit denselben Fragestellungen hinaus. Ziel hierbei ist es zu prüfen, ob ein Tarif gleichmäßig angewendet wird. Die große Zahl fast gleich-

zeitig stattfindender Prüfungen sorgt dabei für ein besonders aussagekräftiges Ergebnis.

Das EBA hat im Berichtszeitraum im Rahmen seiner Aufsicht auch das Buchungsportal [www.bahn.de](http://www.bahn.de) geprüft. Die meisten Mängel (zum Beispiel Nichtanzeigen des günstigsten Fahrpreises aufgrund fehlerhafter Programmierung) konnten daraufhin kurzfristig abgestellt werden.

#### FAHRGASTRECHTE BUS

Das EBA hat im Berichtszeitraum verstärkt so genannte Unterwegskontrollen durchgeführt. Kontrolliert wurde insbesondere, ob an Bord der Busse über Fahrgastrechte informiert wird und ob Verspätungsinformationen an die Fahrgäste weitergegeben werden, damit diese ihre Abholung oder Weiterreise planen können. Bei der Planung seiner Aufsichtsmaßnahmen hat sich das EBA nach Möglichkeit Tage und Reiserouten ausgesucht, auf denen aufgrund erhöhter Nachfrage Unregelmäßigkeiten zu erwarten waren (z.B. Ferienbeginn/-ende).



Die Anzahl der Fahrgastbeschwerden ist im Berichtszeitraum stark gestiegen, was darin begründet ist, dass die Busunternehmen unter anderem auf ihrer Homepage über die Fahrgastrechte und die Kontaktdaten der Durchsetzungsstelle informieren müssen. Hinzu kommt, dass der Fernbusmarkt noch immer wächst. Nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes haben im Jahr 2013 etwa 8,2 Millionen Fahrgäste den Fernbus genutzt; 2014 dürften es nach vorläufigen Zahlen ca. 18 Millionen gewesen sein.

Häufiger Grund für Beschwerden der Fahrgäste sind fehlende Informationen über Verspätungen. Auch Schwierigkeiten bei Fahrpreiserstattungen, wenn wegen Abfahrtsverspätungen oder Überbuchungen die Fahrt nicht angetreten oder zur Weiterfahrt auf die Bahn ausgewichen wird, gaben in einigen Fällen Anlass zur Beschwerde. Nicht immer werden Fahrgastbeschwerden vom Beförderer zeitgerecht bearbeitet - die Verordnung sieht hierfür grundsätzlich ein Zeitfenster von einem Monat vor.

Wichtig für Fahrgäste: Die erste Anlaufstelle für ihre Beschwerde ist immer zuerst das Busunternehmen. Die Entscheidung des Busunternehmens in seiner Sache kann der Reisende dann anschließend im Rahmen einer Beschwerde beim EBA überprüfen lassen. Das EBA klärt den Sachverhalt auf und hält das Busunternehmen, falls erforderlich, dazu an, die relevanten fahrgastrechtlichen Bestimmungen einzuhalten oder aber es erklärt dem sich beschwerenden Fahrgast auch individuell, warum sich für ihn ggf. auch kein Rechtsanspruch aus der Verordnung ergibt. Letzteres ist für viele Fahrgäste häufig fast ebenso wertvoll wie die ursprünglich angestrebte Erstattung oder Entschädigung.

## FAHRGASTRECHTE IM SEE- UND BINNEN-SCHIFFSVERKEHR

Im Jahr 2014 hat das EBA seine Kontrollen in der Schifffahrt stark ausgeweitet. Zuvor hatte es Expertise auch für diesen Verkehrsträger aufgebaut und u. a. einen Kollegen, der über ein nautisches Patent verfügt, an Bord geholt. (siehe Interview auf Seite 16).

Neben „Vor-Ort-Prüfungen“ in Fährhäfen und Kreuzfahrtterminals gibt es auch Prüfungen, bei denen EBA-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter in Telefongesprächen als Testkunden fungieren. Dabei lässt sich feststellen, ob Fahrkartenverkäufer rechtskonforme Antworten zu bestimmten Regelungen geben können - etwa auf die Frage nach der Mitnahmemöglichkeit einer Begleitperson für eine mobil eingeschränkte Person.

Aufgrund der nationalen Vorschriften zur Durchführung der Fahrgastrechteverordnung 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 Beschwerdestelle des EBA frei. In der Praxis reagieren die Beförderer indes überaus kulant, so dass das EBA kaum auf Beschwerden von Schiffsreisenden hin aktiv werden muss.

### So erreichen Sie das EBA:

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





## INTERVIEW BENEDIKT DAFNER

Benedikt Dafner arbeitet seit April 2014 in der Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte. 2008 hat er sein nautisches Patent erworben und ist danach eineinhalb Jahre zur See gefahren. Bevor er zum EBA gekommen ist, hat er fünf Jahre beim Oberhafenamt in Hamburg gearbeitet, das unter anderem für die nautische Sicherheit am Verkehrsknotenpunkt Hamburger Hafen verantwortlich ist.

### Herr Dafner, was reizt Sie an der Arbeit beim EBA?

Ich wollte mich gerne beruflich verändern. Das Gute an meiner neuen Tätigkeit beim EBA ist unter anderem die Bandbreite: Ich habe zwar jetzt noch mit der Schifffahrt zu tun, aber ich kümmere mich auch um die Einhaltung der Fahrgastrechte in den Bereichen Bus und Bahn.

### Sind Ihnen Ihre Kenntnisse in der Schifffahrt von Nutzen?

Ja, zum einen ist es für mich einfacher, die richtigen Ansprechpartner zu finden, zum anderen merken meine Ansprechpartner auch, dass ich mich auskenne. Das hat einen positiven Effekt. Man spricht die gleiche Sprache. Für mich selber ist außerdem interessant, die Schifffahrt nun sozusagen durch die Brille des Fahrgastes wahrzunehmen

und zu beurteilen. Bei meinen vorherigen Tätigkeiten stand immer das Betriebliche im Vordergrund.

### Wie gehen Sie bei Fahrgastrechteprüfungen vor?

Wir prüfen Schiffsterminals, Häfen und Personenschiffe wie zum Beispiel Fähren. Und das sowohl im See- als auch im Binnenschiffsverkehr.

Wir schauen, ob die fahrgastrechtlichen Verpflichtungen praktisch umgesetzt worden sind, d.h. etwa, dass wir unter anderem in den Terminals und an Bord der Schiffe kontrollieren, ob die Fahrgäste zutreffende Auskünfte erhalten. Auch ist an jedem Terminal ein Anlaufpunkt für mobil eingeschränkte Personen klar und deutlich auszuschildern, die Mitarbeiter dort müssen entsprechende Hilfeleistungen organisie-



ren. Wir erfragen und prüfen dann etwa, ob das Personal richtig dafür geschult ist, mobil eingeschränkten Personen zu helfen oder Hilfe zu vermitteln.

### Welche Erfahrungen machen Sie?

Das Thema Fahrgastrechte ist in der Schifffahrt ja noch ein recht neues Feld. Da ist es nicht überraschend, dass diese Rechte oft noch nicht hundertprozentig umgesetzt sind. Im Rahmen der Prüfungen versuchen wir darum nicht nur, Verstöße festzustellen, sondern wir setzen darauf, dass unser Vorgehen für einen gewissen Nachhaltigkeitseffekt bei den Schiffseignern, Besatzungsmitgliedern und Betreibern sorgt. In der Regel reagieren die Unternehmen auf unsere Hinweise aufgeschlossen und kooperativ. Die Reeder wissen, dass es einen Mehrwert haben kann, die Fahrgastrechte gewissenhaft zu beachten und umzusetzen. In diesem Sinne schulen sie auch zumeist ihre Belegschaft.

### Haben Sie auch schon Beanstandungen gehabt?

Vor allem was die Information über die Fahrgastrechte angeht, besteht nach unseren Erkenntnissen noch Verbesserungsbedarf. Auch sind die Anlaufstellen für mobilitätseingeschränkte Personen nicht immer klar ausgedeutet.

### Was ist das Besondere an den Schiffsprüfungen?

Zunächst einmal ist es für die Mitarbeiter der Schiffe und Terminals ungewohnt, Fragen von der Eisenbahn-Aufsicht zu beantworten. Eine Besonderheit ist auch, dass wir uns mit dem Schiffspersonal oft auf Englisch

unterhalten. Das ist für mich kein Problem, weil das bei meinen vorherigen Tätigkeiten auch üblich war. Die Schiffe kommen ja von überall her und die Crews sind international. Weil man auf Menschen aus der ganzen Welt trifft, haben Schiffsprüfungen für mich auch einen besonderen Reiz.

### Gelten die Fahrgastrechte eigentlich auch auf Kreuzfahrtschiffen?

Ein großer Teil der Fahrgastrechte gilt auch dort. Beispielsweise die Informationsrechte sowie alle Rechte betreffend mobil eingeschränkte Personen, dazu gehören das grundsätzliche Recht auf Beförderung, das Recht auf Hilfeleistungen oder die Haftung des Beförderers bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen. Für Kreuzfahrten gilt allerdings nicht die Regel, dass Reisende eine Fahrpreiseschädigung bekommen, wenn sie ihr Ziel mit Verspätung erreichen. Es müssen ihnen auch keine alternativen Verbindungen angeboten werden, wenn es zu Annullierungen oder Verspätungen kommt. Bei einer Kreuzfahrt steht ja nicht das Erreichen eines Ziels im Vordergrund, sondern die Reise wird wegen der Fahrt an sich und der Zwischenhalte unternommen. Kreuzfahrtschiffe fallen also auch grundsätzlich in unser Prüfungsraster; bis jetzt haben sie aber noch nicht im Fokus gestanden. Aber auch hier wollen wir künftig stichprobenartig prüfen.

Zum Weiterlesen:

Im Internet ([www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de) – [Veröffentlichungen](#)) finden Sie Berichte der Durchsetzungsstelle Fahrgastrechte über ihre Tätigkeit im Schiffs- und Omnibusverkehr

## KAPAZITÄTSÜBERWACHUNG

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

Dafür gibt es seit 2007 das Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung, das mit eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Berechnungsverfahren beurteilen kann, wie sich bestimmte Mängel im Schienennetz oder Infrastrukturmaßnahmen auf Kapazität und Qualität des Netzes sowie auf den geplanten Verkehr auswirken.

Netzbetreiber müssen alle Kapazitätsreduzierungen ihrer Strecken, die größer sind oder sich auf den Verkehr auswirken, und die Einstellung des Betriebes von Strecken oder wichtigen Bahnhöfen zuvor durch das EBA genehmigen lassen. Eine Genehmigung ist nur möglich, wenn ein Weiterbetrieb in der bisherigen Form unwirtschaftlich geworden ist, sich niemand findet, der die Infrastruktur weiterbetreiben möchte und verkehrliche Gründe nicht entgegenstehen.

Im Rahmen der Eisenbahnaufsicht ermittelt die Kapazitätsüberwachung bundesweit Maßnahmen der Netzbetreiber, welche ge-

gen diese Genehmigungspflicht verstoßen und setzt durch, dass sie beseitigt werden.

Netzbetreiber planen täglich viele verschiedene Maßnahmen, welche Kapazität und Qualität des Netzes beeinflussen: Dazu gehören zum Beispiel:

- Baumaßnahmen
- Signalverschiebungen
- Sperrungen oder Teilsperrungen von Strecken, einzelnen Hauptgleisen oder Bahnsteigen
- die Einrichtung von Langsamfahrstellen auf Hauptgleisen
- die dauerhafte Herabsetzung der Geschwindigkeit einer Strecke
- die zeitweise Schließung eines Stellwerkes

Diese Maßnahmen der Netzbetreiber sind teils sehr komplex und es gilt, ihre Auswirkungen flächendeckend im Auge zu halten. Deshalb hat das EBA gezielte Überwachungsprogramme, so genannte Monitorings, zu den Themen "Hauptgleissperrungen und Nutzungsbeeinträchtigungen", "Langsamfahrstellen" sowie "Nutzungseinschränkungen durch Brückenmängel" eingeführt. Darüber hinaus begleitet es die DB Netz AG beim





Monitoring ihrer Stellwerke. Dadurch erhält die Behörde turnusmäßig bundesweite Informationen und kann effektiv Vorgaben zur Abarbeitung von Kapazitätseinschränkungen und Mängeln machen.

Die Betreiberin des Schienennetzes hat bis Ende 2014 von bundesweit 434 Hauptgleisperrungen und -beeinträchtigungen 248 beseitigt. Dafür waren häufig umfangreiche Instandsetzungsarbeiten erforderlich. Die weitere Abarbeitung der übrigen Einschränkungen steht konkret an.

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

sierte Organisationen können sich so auch außerhalb der gesetzlich vorgesehenen Veröffentlichungs- und Beteiligungsverfahren informieren und ihre Einwände anbringen. Das trägt dazu bei, dass das EBA die verkehrlichen und kapazitiven Wirkungen der geplanten Maßnahmen im Schienennetz noch besser bewerten und unerwünschte Auswirkungen reduzieren kann.

Viele private Firmen betreiben eigene Gleise, mit denen Sie an das Bundesschienennetz anschließen, um darüber ihre Güter zu transportieren. Das EBA entscheidet im Streitfalle über die Bedingungen des Anschlusses. 2014 hat die Behörde beim Bundesverwaltungsgericht Revision gegen eine Grundsatzentscheidung des Oberverwaltungsgerichtes Münster eingelegt, mit der dieses festgelegt hatte, dass der Anschließter stets alle Kosten des Anschlusses und der Anschlussweichen zu tragen habe. Die Revision stand bei Redaktionsschluss noch zur Entscheidung an.

## PLANFESTSTELLUNG

Wenn eine Eisenbahnbetriebsanlage gebaut oder geändert werden soll, bedarf das nach dem Gesetz der vorherigen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Das gilt sowohl für die Gleisanlagen als auch für weitere Eisenbahnbauwerke wie etwa Brücken oder Tunnel, Bahnhöfe oder die Leit- und Sicherungstechnik. Es muss zum Beispiel entschieden werden, ob das Vorhaben private oder öffentliche Interessen berührt und wie diese in der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Das EBA plant selbst keine Bauvorhaben und führt sie auch nicht durch, sondern es entscheidet auf Antrag des Vorhabenträgers, eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, ob die Planungen zulässig sind. In den Händen des Vorhabenträgers liegt auch die Steuerung und Koordination des Bauvorhabens.

Bevor das EBA einen Planfeststellungsbeschluss erlässt, führt die dafür zuständige Landesbehörde eigenständig ein Anhörungsverfahren durch. Zu diesem Zweck veranlasst sie, dass die Planunterlagen in den Gemeinden ausgelegt werden, die von dem Vorhaben betroffen sind. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, erhält so die Gelegenheit, Einwendungen gegen den ausgelegten Plan zu erheben. Im Übrigen fordert die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange (Behörden und andere Stellen) dazu auf, Stellung zu nehmen. Die Anhörungsbehörde kann einen Erörterungstermin durchführen, in welchem die Stellungnahmen und die Einwendungen zusammen mit dem Vorhabenträger, den Behörden, den Betroffenen und denjenigen,

die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, erörtert werden. Das Anhörungsverfahren endet damit, dass die Anhörungsbehörde ihre abschließende Stellungnahme formuliert und sie an das EBA sendet.

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

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

Der Gesetzgeber ist im Bereich der Planfeststellung bestrebt, die Planung von Vorhaben zu optimieren, Partizipationsmöglichkeiten und Transparenz für die betroffene Öffent-

lichkeit zu schaffen und damit die Akzeptanz von Planfeststellungsentscheidungen zu fördern. Der Vorhabenträger ist deshalb dazu angehalten, die Öffentlichkeit bereits vor Eröffnung des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens zu beteiligen. Dadurch sollen mögliche Konflikte bereits im Vorfeld erkannt und entschärft, die Planungen des Vorhabenträgers besser vorbereitet und das anschließende Verwaltungsverfahren entlastet werden. Der Inhalt der öffentlichen Bekanntmachung von Planfeststellungsbeschlüssen und Plangenehmigungen soll künftig auch ins Internet gestellt werden, um es der Öffentlichkeit leichter zu machen, davon Kenntnis zu nehmen.

Die Dauer des behördlichen Verfahrens ist einzelfallabhängig und wird unter anderem durch Art und Umfang des Vorhabens, die Qualität der Planunterlagen, Anzahl und Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen sowie durch gesetzliche Verfahrensvorschriften beeinflusst. Auch können erforderliche Anpassungen der Planung, für die Planungsänderungen nötig sind, dazu führen, dass ein Verfahren länger dauert. In der Regel beträgt die Gesamtdauer eines Planfeststellungsverfahrens zwischen einem und drei Jahren.

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

**S-BAHNANBINDUNG „GATEWAY GARDENS“**  
Anfang 2014 hat das EBA den Plan für das Bauvorhaben „S-Bahnanbindung Gateway Gardens“ im unmittelbaren Umfeld des Frankfurter Flughafens festgestellt. Durch die Verlegung der Eisenbahnstrecke 3683 zwischen dem Bahnhof Frankfurt (Main) Station und Frankfurt (Main) Flughafen Regionalbahnhof sowie den Neubau der unterirdischen Verkehrsstation „Gateway Gardens“ werden die Flächen des ehemaligen Wohngebietes der US-Airforce für den Schienenpersonennahverkehr erschlossen und der zivilen Nutzung zugeführt. Zudem wird das hochfrequentierte Straßennetz im Umkreis des Frankfurter Flughafens und des Frankfurter Kreuzes entlastet.

#### RHEIN-RUHR-EXPRESS (RRX)

Das Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) hat zum Ziel, das Angebot des Schienenregionalverkehrs in Nordrhein-Westfalen deutlich zu verbessern. Statt des bisherigen Regionalexpress- und Regionalbahnkonzeptes sollen auf der Relation Köln – Dortmund in Zukunft sechs Linien des RRX die Metropo-



len Nordrhein-Westfalens verbinden. Auf der Kernstrecke zwischen Köln und Dortmund soll zukünftig alle 15 Minuten ein Zug für die Passagiere verkehren. Um dies zu erreichen, muss ein umfangreicher Aus- und Umbau der Schieneninfrastruktur, der Bahnhöfe sowie des Lärmschutzes vorgenommen werden. Wesentliche geplante Maßnahmen sind die Vervollständigung der Viergleisigkeit von Köln-Mülheim bis Düsseldorf-Reisholz, der sechsgleisige Ausbau von Düsseldorf-Reisholz bis Duisburg-Großenbaum, die Umgestaltung des Spurplans im Großknoten Dortmund sowie Umbaumaßnahmen an den Verkehrsstationen Leverkusen Mitte, Düsseldorf-Reisholz, Düsseldorf Hbf, Düsseldorf Flughafen, Düsseldorf-Angermund, Duisburg-Rahm, Essen-Steele, Dortmund Hbf und Kamen.

Für den ersten Abschnitt des RRX konnte das EBA bereits im Jahr 2014 den Planfeststellungsbeschluss erlassen.

#### ABS/NBS NÜRNBERG – EBENSFELD – ERFURT (VDE 8.1)

Die Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld ist Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) 8.1. Im Januar 2014 hat das EBA den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 16 (Fürth Nord) erlassen. Er umfasst eine zweigleisige Zulaufstrecke zum über 7 km langen Güterzugtunnel, der den Rangierbahnhof Nürnberg an die Strecke Nürnberg – Bam-

berg anbinden soll, und eine eingleisige S-Bahnstrecke durch das sogenannte Nürnberger Knoblauchsland.

#### KNOTEN HALLE

Der Umbau des Bahnknotens Halle ergänzt die 2015 zwischen Erfurt und Halle fertiggestellte Neubaustrecke des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) 8.2. Das EBA hat im letzten Jahr den Plan für den Abschnitt 1 (Innerer Knoten) festgestellt.

#### PROGRAMME

Im Rahmen verschiedener Programme in mehreren Bundesländern modernisiert die DB Station & Service AG eine ganze Reihe von Verkehrsstationen. Dabei werden u. a. Bahnsteige erhöht und Aufzüge eingebaut. Das EBA hat in dem Zusammenhang auch 2014 wieder viele Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen erteilt, z. B. im Rahmen des Projekts „Niedersachsen ist am Zug II“ und für die Regio-S-Bahn Bremen.

Im Jahr 2014 hat der Bund ein Sanierungsprogramm für die Eisenbahnbrücken der Schienenwege des Bundes aufgelegt. Das EBA wird als zuständige Planfeststellungsbehörde in den kommenden Jahren auch hier gefordert sein.

Auch für Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes (siehe Seite 31) ist das EBA zuständige Planfeststellungsbehörde.

#### » Anzahl der abgeschlossenen Planrechtsverfahren:

	2012	2013	2014
Planfeststellung	109	110	89
Plangenehmigung	787	843	715
Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung	283	251	137
Planänderung	159	122	132

## ÜBERWACHUNG

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

Das Streckennetz hierzulande umfasst über 30.000 Kilometer, mehrere Hundert Unternehmen sind darauf unterwegs und verfügen insgesamt über weit mehr als 200.000 Fahrzeuge. Damit das bewährte hohe Sicherheitsniveau beibehalten werden kann, sind effiziente Aufsichtsverfahren nötig.

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

Im Rahmen von Einzelfallprüfungen wird zudem stichprobenartig kontrolliert, ob die unternehmensinternen Prozesse wirksam sind und zu richtigen Ergebnissen führen. So begleitet das EBA beispielsweise Inspektionen, prüft die Instandhaltungsdokumentation einzelner Anlagen, nimmt wagentechnische Prüfungen an Fahrzeugen vor, kontrolliert den ordnungsgemäßen Betrieb im Stellwerk oder begleitet Triebfahrzeugführer bei ihrer Arbeit. Wenn Eisenbahnbetriebsanlagen ge-

baut werden, kann das EBA Bauzustände vor Ort besichtigen, Pläne und Unterlagen kontrollieren oder überprüfen, wie die innerhalb des Unternehmens verantwortlichen Funktionsträger ihre Aufgaben wahrnehmen. In Einzelfällen gibt es auch anlassbezogene Überwachungen und Schwerpunktprüfungen, etwa wenn bestimmte Mängel gehäuft aufgetreten sind.

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

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

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

## FAHRZEUGE

### FAHRZEUGZULASSUNG

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist zuständig für die Zulassung von Neu- und Umbaufahrzeugen für das deutsche Schienennetz. Dabei wird die gesamte fahrzeugtechnische Bandbreite bei Lokomotiven und Personenzugfahrzeugen abgedeckt - von Diesel- und Elektrotriebwagen des Nahverkehrs, über Doppelstockwagen bis hin zu Neigezügen und Hochgeschwindigkeitszügen des ICE-Verkehrs. Auch Güter-, Maschinen- und Nebenfahrzeuge lässt das EBA zu.

Für die Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen prüft das EBA – ausgehend von den sicherheitsrelevanten Funktionen und Bauteilen – ob die gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden. Welche Regeln dazu zählen, wird im Lenkungsreis Fahrzeug festgelegt. Dort sind die Bahnindustrie, die Verkehrsunternehmen bzw. deren Verbände vertreten. Die Unternehmen selbst sind es auch, die die technischen Regelwerke in entsprechenden Normungsgremien inhaltlich gestalten oder verändern. Rahmenbedingungen werden darüber hinaus durch europäische Richtlinien, nationale Rechtsvorschriften oder die von der Europäischen Kommission festgelegten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vorgegeben.

Für den Umbau von Bestandsfahrzeugen sieht das Gesetz vor, dass der verantwortliche Betreiber dem EBA geplante Arbeiten anzeigt, sofern diese über den Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten hinausgehen. Das EBA prüft, ob es sich um eine umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung handelt – nur

dann ist nach dem Gesetz eine neue Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich.

Die Projektsteuerung liegt in der Verantwortung des Antragstellers. Dieser muss nachweisen, dass seine Fahrzeuge sicher sind. Der Hersteller muss sein Produkt in der Entwicklungsphase ausgiebig testen und selbstständig bis zur Zulassungsreife bringen. Die Entwicklung findet an Reißbrett und Computer statt, aber auch in Probefahrten und Simulationen, in denen sich zeigen muss, dass die theoretischen Betrachtungen in der Praxis Bestand haben.

Die Unternehmen lassen die Ergebnisse, die sie gewonnen haben, zusätzlich von anerkannten Gutachtern bzw. Prüfstellen bewerten. Der Antragsteller beauftragt den Gutachter damit, unabhängig zu beurteilen, ob bestimmte Sicherheitsanforderungen nach seiner Einschätzung erfüllt sind. Die Verantwortung für den Inhalt des Gutachtens trägt der Auftraggeber: Trifft der Sachverständige keine abschließende Aussage zur Sache oder gibt es Widersprüche im Gutachten, ist der nötige Sicherheitsnachweis nicht erbracht.





Erst nach Abschluss der Test- und Nachweisphase trifft das EBA die Zulassungsentscheidung auf Grundlage der durch den Hersteller vorgelegten Dossiers und Gutachten. Welche Nachweise in welcher Form erbracht werden müssen, wird bereits frühzeitig mit den Unternehmen abgestimmt. Um ihnen die Arbeit zu erleichtern, hat das EBA Checklisten und Leitfäden erstellt.

Wie viel Zeit sollte für die Beschaffung eines neuen Fahrzeugs insgesamt eingeplant werden?

Damit Fahrzeuge termingerecht bereit stehen, müssen Hersteller und ihre Kunden einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf für die Entwicklung, Zulassung und Auslieferung einplanen. Im „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ ist z.B. für die Neuentwicklung eines elektrischen Regionaltriebzuges von drei bis vier Jahren die Rede. Grundlage für die Schätzung waren u.a. Angaben des europäischen Herstellerverbandes UNIFE. In diesem Zeitrahmen sind die Herstellung und Auslieferung noch nicht einkalkuliert. Im Handbuch wird zudem nur der günstigste Fall betrachtet; in realistischen Planungen sollten Reserven für mögliche Fehler und deren Behebung enthalten sein. Idealerweise sollte mit der Serienproduktion erst begonnen werden, wenn die Zulassung für das erste Fahrzeug vorliegt.

Wie lange dauert das reine Zulassungsverfahren?

Das Gesetz macht für den Part, für den das EBA verantwortlich ist, eine klare Aussage: Die Behörde muss spätestens innerhalb von vier Monaten nach Vorlage aller nötigen Unterlagen über die Zulassung entscheiden. Diese Frist schöpft das EBA aber so gut wie nie aus; meistens geht es sehr viel schneller.

Im Jahr 2012 hat der Gesetzgeber das Instrument der Serienzulassung eingeführt, so dass das EBA nicht mehr jedes Fahrzeug einer zugelassenen Bauart einzeln abnehmen muss. In der Praxis hat sich das Verfahren bisher gut bewährt.

#### NEUIGKEITEN UND AUSBLICK

Vor dem Hintergrund zahlreicher EU-Rechtsänderungen wird das Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge national auf ein neues Fundament gestellt. Bereits im Jahr 2013 haben das BMVI, das EBA und Vertreter des Sektors ein Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet, um Prüfprozesse künftig noch weitergehend als bisher auf unabhängige private Prüfinstitutionen zu verlagern. Pflichten und Verantwortung der Hersteller und Betreiber werden gestärkt, so dass sich das EBA auf vier wesentliche Kernbereiche der Sicherheit (Radsatz, Bremse, Fahr-



technik und Zugsicherung) konzentrieren kann. Das Abkommen wurde im Dezember 2014 noch ergänzt, seitdem profitieren auch umgerüstete oder erneuerte Eisenbahnfahrzeuge von neuen Regeln.

Es handelt sich um eine Interimslösung, die verwirklicht, was innerhalb des derzeit geltenden nationalen Rechtsrahmens schon möglich ist. Wenn der Gesetzgeber den Zulassungs-

prozess vollständig transformiert hat, werden Hersteller und Prüfinstitutionen auch die übrigen vier Prüfbereiche verantworten. Die Prüfung des EBA wird sich dann im Regelfall auf die Vollständigkeit und Eindeutigkeit der erbrachten Nachweise beschränken.

Komplementär dazu werden die Prüfinstitutionen von behördlicher Seite anerkannt und regelmäßig auditiert.

» Anzahl der neu zugelassenen Baureihen:

Bauartzulassungen / Serienzulassungen, im Bereich	2012	2013	2014
- Triebzüge, Neubauten	14	18	12
- Triebzüge, Umbauten	63	25	35
- Lokomotiven, Neubauten	12	34	14
- Lokomotiven, Umbauten	58	20	54
- Reisezugwagen, Neubauten	5	0	4
- Reisezugwagen, Umbauten	21	14	6
- Güterwagen, Neubauten	15	12	20
- Güterwagen, Umbauten	25	19	23
- Maschinen- und Nebenfahrzeuge, Neu- und Umbauten	31	48	23

**FAHRZEUGINSTANDHALTUNG**

Jedem Fahrzeug in Europa muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die Entity in Charge of Maintenance (ECM), zugewiesen werden. Diese Stelle wird beim EBA im nationalen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen. Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges muss die ECM gewährleisten, dass das Fahrzeug sich in einem sicheren Betriebszustand befindet. In der Regel übernimmt diese Aufgabe der Halter oder das Verkehrsunternehmen selbst; sie kann aber auch auf die ECM eines Dritten übertragen werden, die entsprechend qualifiziert sein muss.

Soweit es Güterwagen betrifft, muss die ECM nach dem Gesetz zudem zertifiziert sein. Wer als für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle tätig werden will, bedarf darum einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. Die Stellen, die als Unterauftragnehmer einer zertifizierten ECM Instandhaltungsfunktionen oder Teile davon wahrnehmen, können sich freiwillig zertifizieren lassen. Diese Möglichkeit nehmen insbesondere Instandhaltungswerkstätten für Güterwagen in Anspruch.

In Deutschland ist das EBA die zuständige ECM-Zertifizierungsstelle; der Antragsteller muss nachweisen, dass er ein anforde-

zungsgerechtes Instandhaltungssystem eingerichtet hat. Das EBA hat auf seiner Homepage einen Leitfaden zur ECM-Zertifizierung veröffentlicht.

Im Jahr 2014 hat das EBA sechs ECM und eine Instandhaltungswerkstatt für Güterwagen

zertifiziert. Ende 2014 verfügten damit insgesamt 18 Einrichtungen über eine Instandhaltungsstellenbescheinigung (Zertifikat) des EBA. Die vom EBA zertifizierten ECM werden laufend überwacht.

## NATIONALES FAHRZEUGEINSTELLUNGSREGISTER

Das EBA pflegt das Nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR: National Vehicle Register), das es seit 2007 gibt. Darin werden alle Neufahrzeuge aufgenommen und für jedes Fahrzeug die Stelle, die für seine Instandhaltung verantwortlich ist. Die Bestandsfahrzeuge hat das EBA in den zurück-

liegenden Jahren ebenfalls registriert – die sogenannten Nebenfahrzeuge im Bestand allerdings nur auf ausdrücklichen Wunsch der Halter. Mittlerweile sind in Deutschland über 98 Prozent aller Eisenbahnfahrzeuge im NVR erfasst.

» Anzahl der im NVR registrierten Fahrzeuge (Stand 30.03.2015):

Gesamt	212849
davon Triebfahrzeuge (Lokomotiven, inkl. historische Fahrzeuge)	7022
davon E-Triebzüge*	7438
davon E-Triebzüge HGV*	2274
davon V-Triebzüge*	5042
davon Reisezugwagen	8169
davon Güterwagen	181972
davon Nebenfahrzeuge	884

\* Jedes Fahrzeug eines Triebzugs wird im NVR einzeln registriert.

Das NVR wird ein Teil des europäisch zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters, des European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR). In ihm soll künftig der Fahrzeugpark gelistet sein, der auf dem transeuropäischen Netz verkehrt. Jedes Fahrzeug bekommt eine zwölfstellige Fahrzeugnum-

mer, welche die Länderkennung und eine kodierte Fahrzeughalterkennzeichnung enthält. Die europäische Fahrzeugnummer ist ein weiterer Schritt der Marktöffnung, denn sie dient dazu, Fahrzeuge europaweit einheitlich zu identifizieren.



## TRIEBFAHRZEUGFÜHRERSCHEINSTELLE

Seit Inkrafttreten der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) bekommen Lokführer in Deutschland Führerscheine, die in ganz Europa anerkannt werden. Das gilt für alle Eisenbahnen unter dem Regime der europäischen Sicherheitsrichtlinie, zudem können Regionalbahnen die TfV freiwillig anwenden. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) stellt die Führerscheine aus und führt auch das entsprechende Register. Bis zum Redaktionsschluss waren in Deutschland ca. 4100 Personen Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins.

Die Anforderungen an die Ausbildung und Prüfung von Lokführern hat der Verordnungsgeber ebenfalls geregelt. Aus-

bildungs- und Prüforganisationen für Triebfahrzeugführer oder für sonstiges Eisenbahnpersonal, das mit sicherheitsrelevanten betrieblichen Aufgaben betraut ist, müssen vom EBA anerkannt sein. Auch erkennt das EBA die Ärzte und Psychologen an, welche die nach der TfV geforderten Tauglichkeitsuntersuchungen vornehmen. Bis zum Redaktionsschluss hat das EBA 94 Schulungseinrichtungen, 172 Prüfungsorganisationen, 89 Ärzte und 29 Psychologen anerkannt.

Antragsformulare und weitere Informationen finden Sie unter:

[www.eba.bund.de/triebfahrzeugfuehrerschein](http://www.eba.bund.de/triebfahrzeugfuehrerschein)

## GEFÄHRLICHE GÜTER

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

Gefahrguttransporte werden durch die jeweils zuständigen Behörden überwacht. Soweit die Eisenbahninfrastruktur des Bundes betroffen ist, nimmt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in dem Zusammenhang verschiedene Aufgaben wahr. So obliegt ihm etwa die Zulassung von Kesselwagen oder die Marktbeobachtung.

Weiterhin ist das EBA in nationalen und internationalen Gremien vertreten - etwa zur Fortschreibung der gefahrgutbezogenen Sicherheitsvorschriften oder zur Verbesserung der Kontrollverfahren.

### KONTROLLEN

Das EBA kontrolliert Gefahrguttransporte vor allem an Bahnhöfen, bevorzugt bereits dort wo die Ladung versandt wird. Aufgrund besonderer Verwaltungsabkommen mit einzelnen Bundesländern werden bestimmte Prüfungen auch innerhalb von Betrieben vorgenommen. Darüber hinaus kontrolliert das EBA Gefahrgut gemeinsam mit anderen Stellen; hierzu zählt die internationale Zusammenarbeit mit dem angrenzenden Ausland oder die Kooperation mit den zuständigen Behörden der Bundesländer (z.B. Gewerbeaufsicht).

#### » Anzahl der Gefahrgutkontrollen

	2012	2013	2014
Kontrollen (außer Klasse 7)	13.904	12.902	12.595
Beanstandungen	806	736	903

Gefahrgutkontrollen führt das EBA auch bei Beförderungen radioaktiver Stoffe der Klasse 7 durch. Dabei wird u. a. durch Mes-

sungen die Einhaltung der internationalen Grenzwerte für die Kontamination und die Dosisleistung überprüft.

#### » Anzahl der Kontrollen von radioaktiven Stoffen der Klasse 7:

	2012	2013	2014
Kontrollen Klasse 7	197	152	113
Beanstandungen	5	1	2

Stellt das EBA bei seinen Kontrollen Verstöße gegen das Gefahrgutrecht fest, werden die Verantwortlichen davon in Kenntnis gesetzt. Wenn dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, untersagt das EBA die Weiterfahrt, bis der Mangel behoben ist.

Bei größeren oder sich wiederholenden Beanstandungen führt das EBA zudem prozessorientierte Überwachungen der an der Gefahrgutbeförderung beteiligten Unternehmen durch. Sollten sich dabei Schwachstellen in der Ablauforganisation zeigen, erwirkt die Behörde, dass das Unternehmen sie behebt.

#### GENEHMIGUNGEN

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

Eisenbahn grundsätzlich keiner gesonderten Genehmigung. Eine Ausnahme sind die radioaktiven Stoffe (Klasse 7).

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

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

#### » Anzahl der Genehmigungen nach StrlSchV

	2011	2012	2013	2014
Beförderungsgenehmigungen (oder deren Änderung) nach StrlSchV	5	3	4	6



## LÄRM

### LÄRMKARTIERUNG

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

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

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

### LÄRMAKTIONSPLANUNG (LAP)

Die Lärmkartierung ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz die Grundlage für die Lärmaktionsplanung. Diese wird für die ersten beiden Stufen im Grundsatz von den nach

Landesrecht zuständigen Behörden bzw. Kommunen durchgeführt. Davon abweichend ist das EBA seit dem 1. Januar 2015 für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig, zudem wirkt es bei der Lärmaktionsplanung in den Ballungsräumen mit.

Durch Lärmaktionspläne sollen unter anderem ruhige Gebiete vor Lärmzuwachs geschützt werden. Lärmaktionspläne enthalten darum Ziele, Strategien und konkrete Maßnahmen zur Lärminderung. Indes können aus ihnen keine unmittelbaren Rechtsansprüche zur Durchsetzung von Maßnahmen abgeleitet werden. Unbeschadet bleiben Ansprüche, die sich bei Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen aus den Rechtsgrundsätzen der Lärmvorsorge ergeben oder die Umsetzung staatlicher Förderprogramme zum Lärmschutz.

Einen ersten bundesweiten Lärmaktionsplan, der die bereits kartierten Haupteisenbahnstrecken des Bundes abdeckt, plant das EBA bis Mitte des Jahres 2016 zu erstellen und zu veröffentlichen. Wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist die Beteiligung der Öffentlichkeit; daher erhält jeder die Möglichkeit, an dem Plan mitzuwirken und sich zur Lärmsituation zu äußern. Aktuelle Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung gibt es im Internet unter folgendem Link: [www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de)

### LÄRMSCHUTZ

Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht nach dem Bundes-Immissionsschutz-



gesetz und den darauf basierenden Verordnungen nur dann, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Das EBA entscheidet bereits im Rahmen der planungsrechtlichen Zulassung eines Vorhabens, ob und welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Auch an bestehenden Eisenbahnstrecken kann Schallschutz erfolgen. Der Bund unternimmt erhebliche finanzielle Anstrengungen, indem er jährlich Haushaltsmittel für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung stellt. Die Mittel können insbesondere für den Bau von Lärmschutzwänden und ähnliche Maßnahmen (aktiver Lärmschutz) sowie als Zuschüsse zum Einbau von Schallschutzfenstern (passiver Lärmschutz) verwendet werden. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Die operative Gesamtprojektleitung hat die DB Netz AG in Köln inne (Hermann-Pünder-Str. 3, 50679 Köln).

Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Dabei sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und viele Anwohner betroffen sind. Die entsprechende Planung obliegt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die auch Zuwendungsempfänger der Bundesmittel sind. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen sind die begünstigten Hauseigentümer Zweitempfänger, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Erstempfänger der staatlichen Leistung finanziert ihnen anteilig bis zu 75% der direkten Kosten.

Auf Grundlage der Förderrichtlinie zur Lärmsanierung wird der Umfang der Lärmsanierungsmaßnahme durch Gutachter bestimmt. Diese berechnen die Beurteilungspegel unter anderem auf Grundlage einer



Verkehrsprognose. Dabei ist der Unterschied zur Lärmkartierung zu beachten: Diese Daten beziehen sich auf die Vergangenheit und

sind keine Grundlage für die Bemessung des Umfangs der Lärmsanierung.

» Ausgegebene Fördermittel aus dem Lärmsanierungstitel [in Mio. Euro]

	2012	2013	2014
Lärmsanierung	95	99	113

### LEISE GÜTERWAGEN

Seit 2012 bezuschusst der Bund auch die Umrüstung von Güterwagen auf eine zugelassene lärm mindernde Technik, insbesondere die Verwendung von so genannten LL-Sohlen an Stelle von Graugussbremsen. Dies geschieht im Rahmen eines auf acht Jahre angelegten lärmabhängigen Trassenpreissystems auf Schienenwegen des Bundes und wird aus Haushaltsmitteln für die Lärmsanierung finanziert. Für die rund 180.000 für eine Förderung in Betracht kommenden Güterwagen sollen insgesamt maximal 152 Mio. Euro ausbezahlt werden. Die Förderung der umgerüsteten Wagen ist von der achsenbezogenen Laufleistung nach der Umrüstung abhängig.

Grundlage ist die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Förderung von Maßnahmen der Lärminderung an Bestandsgüterwagen. Seit 2013 ist das EBA Bewilligungsbehörde für die Wagenhalter. Die bis Ende 2014 erteilten Bescheide decken die Förderung der Umrüstung von bereits mehr als 110.000 Güterwagen ab. Ziel der Förderung ist es, die Lärmbelastung im Schienenverkehr bis zum Jahr 2020 verglichen mit der Situation des Jahres 2008 um die Hälfte zu reduzieren.

Weitere Informationen zum Thema Lärmschutz Schiene können auf der Internetseite des BMVI gefunden werden: [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

### LÄRMMESSUNG

Der Bund untersucht die Auswirkungen von Radformfehlern, sogenannten Flachstellen, auf das Schallemissionsverhalten von Zügen. Im Auftrag des BMVI hat das EBA daher eine Bietergemeinschaft verschiedener Fachunternehmen mit der Durchführung spezieller Lärmmessungen im Mittelrheintal beauftragt. Ein entsprechender Vertrag wurde im April 2015 unterzeichnet.

Mit den Messungen wird analysiert, wie häufig und mit welcher Intensität Flachstellen auftreten, und wie sie sich auf die Schallemission insbesondere von Güterzügen auswirken. Hierzu werden zunächst über einen repräsentativen Zeitraum Daten erhoben und anschließend ausgewertet. Damit verschafft sich der Bund eine solide Basis, um die akustische Relevanz von Flachstellen beurteilen zu können.

## FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR

Der Bund beteiligt sich an Investitionen in die Schieneninfrastruktur; diese Zuwendungen bewilligt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Die meisten Mittel gewährt der Bund seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH, kurz: EIU) auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BS-WAG). Auf Basis öffentlich-rechtlicher Verträge zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und den EIU, so genannter Finanzierungsvereinbarungen, stellt der Bund die Mittel in der Regel als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse im Wege der Vollfinanzierung zur Verfügung. Den Abschluss einer solchen Finanzierungsvereinbarung beantragen die Unternehmen beim EBA; die Behörde spricht dann gegenüber dem BMVI eine Empfehlung aus.

Die Bundesmittel für weitere Programme und Richtlinien fließen überwiegend als Anteilsfinanzierung, wobei der Bereich der Zuwendungsempfänger über die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinausgeht. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beispielsweise umfasst die Bundesfinanzierung bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Seit 2013 finanziert der Bund auch Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Für die Förderung stehen jährlich 25 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung. Die Förderung ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf einen Anteil von 50 Prozent je

Maßnahme beschränkt. Grundlage ist das Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz – SGFFG). Die berechtigten Unternehmen beantragen die Mittel ebenfalls beim EBA.

Mit Stand 31.01.2015 lagen dem EBA 68 Anträge mit einem Volumen in Höhe von über 70 Mio. Euro vor. Daran zeigt sich, dass das SGFFG zwischenzeitlich hohe Akzeptanz gefunden hat und eine feste Größe bei der Förderung des Verkehrsträgers Schiene ist.

Das EBA prüft, ob die beantragte Planung notwendig, wirtschaftlich und sparsam ist. Bei der Verwendungsprüfung kontrolliert es dann, ob der Empfänger der Bundesmittel diese wie genehmigt eingesetzt hat. Wenn Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet wurden, werden sie vom Zuwendungsempfänger mit Zinsen zurückgefordert und im Bundeshaushalt vereinnahmt. Von 2010 bis 2014 sind im Jahresdurchschnitt rund 2,3 % der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden.

### LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG - LUFV

Für Maßnahmen zur Erhaltung des bestehenden Schienennetzes des Bundes haben das BMVI, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und die Deutsche Bahn AG seit 2009 gültige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) geschlossen. Diese betreffen zum einen Ersatzinvestitionen, die nicht Gegenstand des Bedarfsplans



sind, und zum anderen Maßnahmen der Instandhaltung des Bestandsnetzes.

Während der Laufzeit der ersten LuFV (2009-2013) haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen jährlich Bundesmittel von 2,5 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen erhalten. Mit dem zweiten Nachtrag zur LuFV wurde diese Vereinbarung angepasst und verlängert. Sie galt bis zum 31.12.2014. In diesem Zusammenhang hat der Bund in den Jahren 2013 und 2014 für Ersatzinvestitionen zusätzliche Bundesmittel von jeweils 250 Mio. Euro bereitgestellt.

Mit dem gesamthaften Ansatz der LuFV finanziert der Bund nicht mehr im Einzelnen definierte Maßnahmen und Investitionsprogramme, sondern er stellt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Infrastrukturbeitrag zur eigenverantwortlichen Verwendung zur Verfügung. Die Planungssicherheit der Unternehmen erhöht sich; dafür geben sie im Gegenzug ein Qualitätsversprechen für das gesamte Netz ab.

Sie verpflichten sich, Ersatzinvestitionen in die Schienenwege mindestens in der verein-

barten Höhe vorzunehmen, einen Mindestinstandhaltungsbeitrag zu leisten, einen Eigenbeitrag für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen und ihre Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten.

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

## DIE LUFV II

Zum 01.01.2015 ist die LuFV II mit einer Laufzeit von fünf Jahren (2015-2019) in Kraft getreten. Für diese Periode stehen insgesamt rund 20 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung.

Der größte Teil der Mittel stammt aus dem Bundeshaushalt. Darüber hinaus stehen im Rahmen eines Finanzierungskreislaufs Mittel zur Verfügung, der sich daraus speist, dass eine von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen erwirtschaftete Dividende an den Bund ausgeschüttet und von diesem wieder für Investitionen in die bestehenden Schienenwege zur Verfügung gestellt wird. Hinzu kommen Bedarfsplaninvestitionen, die dem Bestandsnetz zu Gute kommen, und jährlich 100 Mio. Euro Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichten sich zudem für die Instandhaltung der Schienenwege während der Vertragslaufzeit der LuFV II insgesamt mindestens 8,0 Mrd. Euro aufzuwenden.

Die LuFV II führt unter anderem die sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl „Zustandskategorie voll- und teilerneuerte Brücken“ ein. Innerhalb von fünf Jahren sollen mindestens 875 Brücken voll- oder teilerneuert und damit deren Zustandsnote verbessert werden. Zusätzliche Strafzahlungen sind vorgesehen, wenn eine Eisenbahnbrücke aufgrund eines von einem EIU eigenverschuldeten Mangels längerfristig gesperrt werden muss. Geplant ist zudem, eine neue Qualitätskennzahl für den Oberbau zu schaffen. Das soll während der Laufzeit der LuFV II geschehen; Grundlage sollen die vom Bund beauftragten Befahrungen der Schienenwege der EIU sein. Das EBA ist nicht nur darin einbezogen, die LuFV methodisch weiterzuentwickeln, es begleitet auch die Tätigkeit eines vom Bund

## Kombinierter Verkehr

Auf Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) gewährt der Bund privaten Unternehmen finanzielle Zuwendungen für den Neu- und den Ausbau von Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen.

Der KV spielt im Güterverkehr eine wichtige Rolle für eine integrierte Verkehrspolitik, denn er unterstützt das Ziel des Bundes, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker in die Logistikkette einzubeziehen. Das EBA ist zuständige Bewilligungsbehörde, sofern es Anlagen des reinen Schiene-Straße-Umschlags betrifft. Förderanträge prüft das EBA im Hinblick auf Fragen der Anlagenkonfiguration, der Anlagenbemessung, der verkehrlichen Anbindung und der Kapazität sowie auf wirtschaftliche Aspekte. Es können nicht rückzahlbare Zuschüsse bis zu 80% der zuwendungsfähigen Kosten gewährt werden.

Im Jahr 2014 wurden Bundesmittel in Höhe von rund 12 Mio. Euro ausgezahlt.

Drei Anträge auf KV-Förderung wurden neu bewilligt. Damit wurden bis einschließlich 2014 im Bereich Schiene für insgesamt 48 Anlagen Fördermittel von in Summe rund 540 Mio. Euro bewilligt. Diese Anlagen verfügen über eine Jahresumschlagkapazität von rund 4 Mio. Ladereinheiten.

## Gleisanschlüsse

Auf Grundlage der Gleisanschlussförderrichtlinie gewährt der Bund Unternehmen in privater Rechtsform finanzielle Zuwendungen für den Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau von bestehenden Gleisanschlüssen.

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

Im Jahr 2014 wurden Bundesmittel in Höhe von rund 2,5 Mio. Euro ausgezahlt.

Es wurden fünf Anträge auf Förderung von Gleisanschlüssen neu bewilligt. Damit wurden bis einschließlich 2014 im Bereich privater Gleisanschlüsse für insgesamt 135 Projekte – bei Gesamtinvestitionen von rund 250 Mio. Euro – Fördermittel von in Summe knapp 100 Mio. Euro bewilligt, die eine kumulierte Verkehrsmengenverlagerung von bis zu rund 14 Mio. Tonnen bzw. 4,5 Mrd. Tonnenkilometern jährlich bewirken sollen.

bestellen Infrastrukturwirtschaftsprüfers (IWP). Dieser prüft jährlich, ob die Ersatzinvestitionen buchhalterisch vereinbarungsgemäß erfasst sind und testiert auf dieser Basis die Höhe der „nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionen“. Ebenso kontrolliert

der IWP des Bundes die Bereitstellung und Verwendung des Mindestinstandhaltungsbeitrags und des Eigenbeitrags der Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz.

### » Bewirtschaftete Haushaltsmittel für Schienenwegeinvestitionen [in Mio. Euro]<sup>1</sup>

	2012	2013	2014
Bewirtschaftete Haushaltsmittel EBA*	4.099	4.275	3.909
* davon			
– LuFV-Mittel	2.500	2.750	2.750

<sup>1</sup> Ohne Mittel für Maßnahmen, die auf der Grundlage von Förderrichtlinien bereitgestellt werden und ohne Mittel zum Ausgleich der Kosten für den Betrieb und den Erhalt von höhengleichen Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.



**DAS EISENBAHN-  
BUNDESAMT ALS  
ARBEITGEBER**

Ende 2014 waren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) 1.197 Frauen und Männer beschäftigt, davon 891 Beamtinnen und Beamte, 264 Tarifbeschäftigte, 16 Auszubildende, 15 Anwärterinnen und Anwärter für den gehobenen technischen Verwaltungsdienst, ein Anwärter für den gehobenen nichttechnischen Dienst und zehn Referendarinnen und Referendare für den höheren technischen Verwaltungsdienst.

Um ihre Aufgaben erfüllen zu können, benötigt die Behörde auch künftig gut ausgebildete und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Diesen bietet sie neben anspruchsvollen und vielfach interdisziplinär

zu lösenden Aufgaben und der Sicherheit des öffentlichen Dienstes weitere ansprechende Rahmenbedingungen.

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

Darüber hinaus gibt es ein umfangreiches Fortbildungsangebot und ein facettenreiches Gesundheitsmanagement.

## FORTBILDUNG

Im Haushaltsjahr 2014 waren mehr als eine Viertelmillion Euro für die Fort- und Weiterbildung verfügbar. Die Mittel flossen vor allem in die fachliche Weiterbildung und Sprachtrainings. Die Nachfrage nach Fortbildungen ist weiterhin hoch; es werden mehr noch als in den Vorjahren die bundeseigenen Angebote der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung (SAF) und der Bundesakademie für öffentliche Verwaltung (BAköV) genutzt.

## GESUNDHEITSMANAGEMENT

Zum Schutz der Gesundheit der Beschäftigten führt das EBA ein systematisches Gesundheitsmanagement durch. Regelmäßige Gesundheitstage und -aktionen, Schulungen zum Thema Ernährung und Stressprävention, ein wöchentliches Rückentraining für die Beschäftigten sowie ein betriebliches Eingliederungsmanagement gehören zu den angebotenen Leistungen.

Regelmäßige anonyme Mitarbeiterbefragungen zeigen, dass Gesundheit und Arbeitszufriedenheit stark beeinflusst werden vom Grad der Vereinbarkeit der Arbeit mit dem Privatleben und vom Führungsverhalten der Vorgesetzten. Vor diesem Hintergrund werden gezielte Seminare und Vorträge angeboten.

## EINSATZMÖGLICHKEITEN

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

### BESCHÄFTIGTE IM HÖHEREN VERWALTUNGSDIENST

*(mit Abschluss Diplom (Universität) oder Master)*

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

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

### AUFGABEN FÜR JURISTINNEN UND JURISTEN MIT ZWEITEM STAATSEXAMEN

Juristinnen und Juristen sind in erster Linie in der Planfeststellung beschäftigt und regeln Grundsatzfragen der planungsrechtlichen Zulassungsverfahren sowie der Umweltbelange. Darüber hinaus sind sie für Rechtsfragen der Planfeststellung, Raumordnung, Landespla-

nung, Bauleitplanung, sowie für die Rechtsberatung in der Bauaufsicht zuständig. Auch die ständige Fortentwicklung der einschlägigen Gesetze und Verwaltungsvorschriften (Planfeststellungsrichtlinien, Umweltleitfaden, Freistellungsverfügung) gehört zu den Aufgaben. Ein weiterer Einsatzbereich ist das Justitiariat in der Zentrale in Bonn.

### BESCHÄFTIGTE MIT FÜHRUNGSAUFGABEN

Für Beschäftigte im höheren Verwaltungsdienst sowie für Juristinnen und Juristen mit zweitem Staatsexamen besteht die Möglichkeit, ihr Tätigkeitsspektrum zu erweitern, indem sie Personalverantwortung übernehmen. Dabei handelt es sich um die Leitung von Referaten, Abteilungen und Stabsstellen in der Zentrale sowie Sachbereichen in den Außenstellen des EBA.

### GEHOBENER VERWALTUNGSDIENST

*(mit Abschluss Diplom (FH) oder Bachelor)*

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

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





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

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

#### AUSBILDUNG IM EBA

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

Angeboten werden Laufbahnausbildungen im Bereich „Bahnwesen“ für den höheren

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

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

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

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





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

Das EBA plant, das Ausbildungsangebot in den nächsten Jahren deutlich zu erweitern. 2014 wurde je ein Anwärter- und Referendarjahrgang ausgebildet; 2015 hat ein weiterer Anwärterjahrgang die Laufbahnausbildung begonnen.

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

#### » Ausbildung im EBA

	2011	2012	2013	2014
Auszubildende	13	12	15	16
Anwärter/innen (technisch)	0	6	15	9
Anwärter/innen (nichttechnisch)	0	0	0	1
Referendarinnen/Referendare	0	0	0	10
Praktikanten	36	41	33	35



## FRIEDERIKE BENDER-ISSELSTEIN, REFERENDARIN

Die Bauingenieurin (Vertiefungsrichtung Verkehr) Friederike Bender-Isselstein, 29, hat nach ihrem Studienabschluss an der RWTH Aachen zunächst zwei Jahre bei der DB International in der Planung gearbeitet. Seit Sommer 2014 durchläuft sie, zusammen mit drei weiteren Frauen und sieben Männern, ein 24-monatiges Referendariat beim Eisenbahn-Bundesamt.

Was hat Sie bewogen, Ihre Stellung beim Bahnkonzern aufzugeben und das Referendariat beim Eisenbahn-Bundesamt zu absolvieren?

Als Ingenieurin bei der DB International habe ich quasi von der anderen Seite des Schreibtisches aus sehen können, wie das EBA arbeitet - zumindest was die Planfeststellung angeht. Das Amt ist nur der Sache verpflichtet und unabhängig von wirtschaftlichen Zwängen. Das ist bei gewinnorientiert arbeitenden Unternehmen zwangsläufig anders. Darum ist das EBA auch eine wichtige Instanz, wenn es darum geht, zu beurteilen, ob das, was die Bahn macht, sicher und rechtmäßig ist. Ich finde, das ist eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe.

Hatten Sie nicht die Sorge, dass die beruflichen Perspektiven in einer Behörde weniger vielfältig sein könnten als in einem Großkonzern?

Tatsächlich beschäftige ich mich in der Aufsicht mit einer viel größeren Palette von Themen. Ich bin hier nicht mehr alleine auf mein Fachgebiet spezialisiert, sondern lerne schon alleine durch das Referendariat die anderen Bereiche des Systems Bahn kennen, etwa Fahrzeug- oder Maschinenteknik. Zudem bin ich als Aufseherin nicht auf ein Unternehmen begrenzt: Vielmehr schaue ich bei etlichen Unternehmen hinter die Kulissen und erfahre wie man dort „tickt“. Schon im Referendariat gibt es so genannte Unternehmenspräsentationen, die sehr informa-

tiv sind. Zum Beispiel waren wir bei DB Netz und bei Schenker Rail. Es war gut, schon einmal einen Einblick in deren Denkweise zu bekommen und zu sehen, wie sie das EBA wahrnehmen, wo vielleicht auch Reibungspunkte mit der Aufsicht sind.

**Ist die Ausbildung so, wie Sie erwartet haben – oder hat Sie das eine oder andere auch überrascht?**

Die Ausbildung ist sehr viel breiter angelegt als erwartet. Ein Beispiel: wir lernen nicht nur das EBA kennen, sondern hospitieren in anderen Behörden im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministeriums und im Ministerium selbst.

Ein weiteres großes Plus ist, dass das Referendariat noch sehr viel praktischer orientiert ist, als ich gedacht habe. In den letzten Monaten war ich sehr viel unterwegs und habe kaum am Schreibtisch gesessen. Erstmals habe ich in mehreren Außenstellen des EBA im Land die Sachbereiche kennengelernt – also neben der Planfeststellung und Bauaufsicht auch die Eisenbahnaufsicht und die Arbeits- und Umweltschutzaufsicht.

Dann hatten wir ziemlich eindrucksvolle Einblicke in die Praxis unter anderem im Fahr Simulator. Dort konnte man am eigenen Leib erfahren, wie sich ein Lokführer im Führerstand fühlt – auch in schwierigen Situationen, wenn es etwa neblig ist oder wenn plötzlich ein Schaf auf dem Gleis steht. Mir gefällt die Aussicht, dass es auch später viele Positionen im Amt gibt, die es mit sich bringen, dass man sein Büro verlässt. Das EBA geht ja zum Beispiel auch auf Baustellen und spricht mit den Verantwortlichen vor Ort – worüber sich die Bahn sicher nicht immer freut, aber das gehört dazu.

**Ist der theoretische Teil der Ausbildung ebenso abwechslungsreich?**

Zum Theorieteil gehören unter anderem Lehrgänge in den Bereichen Qualitätsmanagement, Betriebswirtschaft sowie mehrere Managementlehrgänge. In denen geht es zum Beispiel um den Umgang mit Konflikten und um wirksames Führungsverhalten. Bis jetzt habe ich ein Modul dieses Lehrgangs mitgemacht und fand es sehr hilfreich – obwohl ich ja schon Berufserfahrung habe, konnte ich doch noch Neues lernen.





## STANDORTE



## KONTAKTE

### ZENTRALE BONN

Heinemannstraße 6  
53175 Bonn  
Telefon: 0228 98 26 - 0  
Telefax: 0228 98 26 - 199

### AUSSENSTELLE BERLIN

Steglitzer Damm 117  
12169 Berlin  
Telefon: 030 77007 - 0  
Telefax: 030 77007 - 101

### AUSSENSTELLE DRESDEN

August-Bebel-Straße 10  
01219 Dresden  
Telefon: 0351 4243 - 0  
Telefax: 0351 4243 - 440

### AUSSENSTELLE ERFURT

Juri-Gagarin-Ring 114  
99084 Erfurt  
Telefon: 0361 34963 - 0  
Telefax: 0361 34963 - 201

### AUSSENSTELLE ESSEN

Hachestraße 61  
45127 Essen  
Telefon: 0201 2420 - 0  
Telefax: 0201 2420 - 699

### AUSSENSTELLE FRANKFURT/SAARBRÜCKEN:

STANDORT FRANKFURT (MAIN)  
Untermainkai 23-25  
60329 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 238551 - 0  
Telefax: 069 238551 - 186

### STANDORT SAARBRÜCKEN

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

### AUSSENSTELLE HALLE

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

### AUSSENSTELLE HAMBURG/SCHWERIN:

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

### STANDORT SCHWERIN

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

### AUSSENSTELLE HANNOVER

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

### AUSSENSTELLE KARLSRUHE/STUTTGART:

STANDORT KARLSRUHE  
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**

Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild

Titel (Bartłomiej Banaszak), S. 5 (Volker Emersleben), S. 6 (Rico Emersleben), S. 8–9 (Oliver Lang), S. 10 (Uwe Miethe), S. 12 (Axel Hartmann), S. 13 (Kai Michael Neuhold), S. 15 (Max Lautenschläger), S. 18 (Kai Michael Neuhold), S. 19 (Volker Emersleben), S. 21 (Uwe Miethe), S. 24–25 (Rico Emersleben), S. 28 (Wolfgang Klee), S. 30 (Michael Neuhaus), S. 32 (Frank Kniestedt), S. 35 (Jet-Foto Kranert), S. 38 (Max Lautenschläger), S. 41 (Wolfgang Klee), S. 42 (Martin Busbach), S. 43 (Jet-Foto Kranert), S. 45 (Bildschön, Silvia Bunke)

Eisenbahn-Bundesamt  
S. 4, S. 16, S. 44

**Druck**

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

**Stand**

November 2015

**Kontakt**

Telefon: 0228 9826-0  
Telefax: 0228 9826-199  
E-Mail: [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)  
Internet: [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)