

■ Planung

## Ein Ergebnis der Bahnreform: Das Eisenbahn-Bundesamt

aus SIGNAL 08/1995 (Dezember 1995), Seite 7-10 (Artikel-Nr: 10000995)  
 SIGNAL-Redaktion & BMV/EBA

**Im Zusammenhang mit der Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin ist erstmals eine breitere Öffentlichkeit auf das Eisenbahn-Bundesamt aufmerksam geworden. Dieses Amt hatte die von der DB AG eingereichten Planungen geprüft, den Planfeststellungsbeschuß gefaßt und amtlich bekanntgemacht (siehe SIGNAL 7/95, Seite 9). Was ist das eigentlich für ein Amt, fragten selbst erfahrene Stadt- und Verkehrsplaner. Auch der Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages wollte über dieses neue Amt informiert werden und erbat für die Sitzung am 25. Oktober 1995 einen Erfahrungsbericht über die Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes. Der nachfolgende Bericht wurde dem Ausschuß von Hemi Nitsch, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, vorgelegt und war vom BMV unter Mitwirkung von Herrn Stuchly, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes, erstellt worden.**

### Erfahrungsbericht über die Tätigkeit des Eisenbahn- Bundesamtes (EBA)

Durch die Bahnreform wurden die beiden deutschen Staatseisenbahnen (Sondervermögen des Bundes), die "Deutsche Bundesbahn" und die "Deutsche Reichsbahn", zusammengefaßt und deren Untemehmensbereich in die privatrechtlich organisierte "Deutsche Bahn AG" ausgegliedert [SIGNAL4/94]. Dadurch wurde die Errichtung einer Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Deutsche Bahn AG, für die weiteren Eisenbahnen des Bundes und für die Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Ausland Für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zwingend erforderlich.

Die Bahnreform hat somit mit der Einrichtung des EBA eine Konzentration der staatlichen Aktivitäten auf die hoheitlichen Aufgaben erreicht und leistet damit auch einen Beitrag für eine schlanke und leistungsfähige Staatsverwaltung.

### 1. Aufbau und Organisation des EBA

Auf der Grundlage des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Wirkung vom 1. Januar 1994 seine Tätigkeit als eine dem Bundesministerium für Verkehr unmittelbar nachgeordnete selbständige Bundesoberbehörde aufgenommen.

Sitz der Zentrale ist Bonn. Für eine Übergangszeit bis Ende September 1994 hatte die Zentrale noch ihren Sitz in Frankfurt am Main, 15 Außenstellen des EBA wurden am Sitz der ehemaligen Bundesbahn- bzw. Reichsbahndirektionen errichtet.

Die Ansiedlung der Außenstellen des EBA an den Fahrweg-Niederlassungen der DB AG und damit gleichzeitig an den herausragenden Knotenpunkten des Schienennetzes trägt den räumlichen Arbeitsschwerpunkten bei Genehmigungen und Prüfungen des bestehenden Fahrweges durch das EBA Rechnung und ist eine flankierende Maßnahme zur Planungsbeschleunigung im Verkehrswegebau. Zu gegebener Zeit



Am 14. August war am S-Bf Schulzendorf der große Spatenstich mit viel Prominenz, damit 1996 endlich wieder S-Bahn-Züge nach Heiligensee und Hennigsdorf fahren können. Alle hatten zugestimmt, die Länder Berlin und Brandenburg ebenso wie die DB AG und natürlich die S-Bahn GmbH, und Prof. Mängel von der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit versprach eine zügige Realisierung: Am Nikolaustag 1996 können sie bis Hennigsdorf fahren! Doch dann holte das Eisenbahn-Bundesamt die Rute aus dem Sack und alle bekamen Prügel, weil das EBA nicht ordnungsgemäß einbezogen worden war. (Foto: Marc Heller)



Folglich müssen auch 1995 Geldgaben in Millionenhöhe wieder nach Bonn zurückfließen. Finanzminister Waigel kann wieder feiern, und die Fahrgäste im Raum Heiligensee/Hennigsdorf dürfen auch 1996 zum Weihnachtseinkauf in Tegel mit dem 224er fahren (siehe auch Kommentar auf Seite 10). (Foto: Marc Heller)

wird diese Aufbau- und Ablauforganisation zu überprüfen sein.

## **2. Personalbedarf und Personalbestand**

Im Haushalt 1994 waren Planstellen und Stellen für 1.519 Mitarbeiter ausgebracht, 207 für die Zentrale und 1.312 für die Außenstellen. Im Rahmen des Erfordernisses einer sparsamen Haushaltsführung sind den Bundesbehörden Einsparungen in den Stellenplänen auferlegt. Diese werden auch für das EBA in vollem Umfang erbracht.

Durch die Konzentration der bei den früheren Staatseisenbahnen häufig auf mehrere Mitarbeiter verteilten hoheitlichen Aufgaben, durch Vereinfachung der Verfahrensabläufe, Einsatz moderner Büro- und Kommunikationstechnik, Einführung eines Verwaltungsmanagementsystems sowie durch weitestgehende Inanspruchnahme externen Sachverständigen (anerkannte Sachverständige und Sachverständigenorganisationen) kann nach einer internen Personalbilanz des EBA die Zahl der Dienstposten auf voraussichtlich 1.340 begrenzt werden. Der aktuelle Personalbestand beträgt 1.170, davon 741 Beamte und 429 Angestellte.

## **3. Die wichtigsten Aufgaben des EBA**

Das EBA ist als selbständige Bundesoberbehörde Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für - Eisenbahnen des Bundes und Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, soweit das Allgemeine Eisenbahngesetz nichts anderes bestimmt.

In diesem Rahmen stellen sich die wesentlichen Aufgaben des EBA wie folgt dar:

- Planfeststellung für die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, Ausübung der Eisenbahnaufsicht einschließlich der technischen Aufsicht sowie der Bauaufsicht für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, Erteilung und Widerruf von Betriebsgenehmigungen, Vorbereitung und Durchführung von Finanzierungsvereinbarungen für Investitionen in Schienenwege, Entscheidungen bei Streitfällen der Netzzugangsgewährung, fachliche Untersuchung von Störungen im Eisenbahnbetrieb.

Als neuer Aufgabenbereich sind inzwischen Angelegenheiten der Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Bereich der Magnetschwebebahn hinzugekommen. Derzeit ist das EBA insbesondere mit den Vorarbeiten für eine Magnetschwebebahn-Bau- und Betriebsordnung befaßt.

## **4. Erfahrungen aus der bisherigen Tätigkeit des EBA**

Die Aufbauphase des EBA wird Ende 1995 im wesentlichen abgeschlossen sein. Damit enden auch die zwischen dem EBA und der DB AG im Dezember 1993 vereinbarten "Übergangsregelungen bis zur vollen Funktionsfähigkeit des EBA", die sich gut bewährt haben.

Bewährt hat sich auch die einstufige Organisationsstruktur des EBA, die wesentlich zur Beschleunigung, Vereinfachung und Effektivität der Arbeitsabläufe beiträgt.

Nachteilig auf die Arbeitserledigung durch das EBA wirkte sich lediglich die von Mai bis Oktober 1994 dauernde räumliche Aufteilung der Zentrale des EBA auf die Standorte Frankfurt am Main und Bonn aus. Außerdem besteht in der Frage der endgültigen Unterbringung der Außenstellen des EBA noch in wenigen Fällen Regelungsbedarf.

**4.1** Die Grundlagen der Zusammenarbeit zwischen dem EBA und seinen "Kunden" werden zur Zeit im Konsens mit diesen durch Richtlinien, Anweisungen und Trennung des Regelwerks nach hoheitlichen und unternehmerischen Anforderungen erarbeitet und sollen bis Ende 1996 vorliegen. Mit ihrer Vervollständigung wird die Standardisierung der Antragsunterlagen erreicht und mehr Sicherheit und Transparenz für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit geschaffen werden.

**4.2** Das EBA hat eine Sachverständigenordnung erlassen, aufgrund derer auf verschiedenen technischen Gebieten zur Zeit 82 Sachverständige und 9 Sachverständigenorganisationen anerkannt worden sind. Durch die Qualifizierung von Entwicklungs- und Instandhaltungsbetrieben für Sachverständigenaufgaben konnte ohne Qualitätsverlust auf die Besetzung von über 70 Dienstposten beim EBA verzichtet werden.

**4.3** Bei den 15 Außenstellen des EBA lauten derzeit ca. 750 Planfeststellungsverfahren und Plangenehmigungsverfahren in den unterschiedlichen Entscheidungsphasen. Örtliche Schwerpunkte sind derzeit - Zentraler Bereich Berlin, Nürnberg - Erfurt, Nürnberg - Ingolstadt, Erfurt - Halle.

Ein weiterer künftiger örtlicher Schwerpunkt zeichnet sich ab im Raum Schwerin.

**4.4** Der erste Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen eines Untermehmers mit Sitz im Ausland liegt dem EBA jetzt vor.

**4.5** Bisher wurden 26 Anträge auf Ausnahmen und Genehmigungen auf der Grundlage der Eisenbahnbau-Bau- und Betriebsordnung und der Eisenbahn-Signalordnung beschieden. Hierbei sind Entscheidungen im Zusammenhang mit den Verkehren leichter Nahverkehrstriebwagen (z.B. Stadtbahnfahrzeuge) im Mischbetrieb mit konventionellen Eisenbahnzügen besonders zu nennen.

Nur alle von der DB AG bestellten Fahrzeuge des ICE-Verkehrs, Lokomotiven und S-Bahn-Fahrzeuge liegen Anträge auf Abnahme nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vor. Außerdem haben einige Hersteller eine Zulassung von Nahverkehrstriebwagen gemäß den Leichttriebwagen-Richtlinien beantragt. Auch die Abnahme von Nebenfahrzeugen hat einen nicht vorhersehbaren Umfang angenommen.

Die Zahl der Amtshandlungen zur Abnahme von Fahrzeugen (Wagen) hat sich

gegenüber dem Vorjahr bereits auf das 9-fache erhöht.

**4.6** In dem wichtigen Bereich der Schienenwegeinvestitionen führt das EBA Antragsprüfungen durch, die sich im wesentlichen auf die folgenden Projekte konzentrieren: - Pilotstrecke Offenburg - Basel des Projektes CIR/ELKE (Computer Integrated Railroading/Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Strecken im Kernnetz), Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt - München, Neubaustrecke Köln - Rhein/Main, Kombiniertes Verkehr, Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (Nürnberg - Erfurt).

Das EBA erfüllt damit eine wichtige Funktion bei der Finanzierung der Schienenwege durch den Bund.

## **5. Zusammenarbeit mit der DB AG, den Verbänden, Industrieunternehmen u.a.**

Die mit der Bahnreform geschaffene Aufgabenverteilung zwischen dem privatrechtlich organisierten Unternehmen DB AG und einer neuen Behörde zur Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben hat sich in der Anfangszeit teilweise als gewöhnungsbedürftig erwiesen.

Es bedurfte erheblicher Bemühungen der Leitung und der Führungskräfte des EBA, um in gezielter und erfolgreicher Öffentlichkeitsarbeit den der Eisenbahnaufsicht unterliegenden Unternehmen und den Antragstellern die Aufgabenstellung des EBA zu vermitteln. Das galt insbesondere auch für die Verpflichtung, den notwendigen Aufwand für die Aufsichts- und Genehmigungstätigkeit mit Hilfe kostendeckender Gebühren abzudecken.

Gleichzeitig galt es, den im wesentlichen aus den früheren "Behördenbahnen" kommenden Mitarbeitern zu vermitteln, daß das EBA trotz Behördenstatus nach seinem Selbstverständnis "Dienstleister" ist mit der Aufgabe, den mit der Bahnreform gesteckten Zielen zum Erfolg zu verhelfen, Es mußte auch klargemacht werden, daß zwar der Begriff der Aufsicht auch immer die Möglichkeit der Sanktion einschließt, aber auch bedeutet, im Benehmen mit dem zu Beaufsichtigenden den technischen Fortschritt zu beobachten, Möglichkeiten zur Anwendung und Umsetzung technischen Fortschritts nicht zu verwehren und letztlich auch dem Gesetzgeber Anregungen zu geben, wo Zukunftsaufgaben die Weiterentwicklung von Bestimmungen und Vorschriften erfordern.

Das EBA bewertet die inzwischen erreichte Zusammenarbeit als gut. Dies gilt insbesondere für die Bahnindustrie und deren Verbände sowie die nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

## **6. Ausblick**

Im Vordergrund der internen Arbeit des EBA werden insbesondere stehen - die Ausrichtung der Tätigkeiten auf den "Kunden" und die weitere Verbesserung der Qualität der Dienstleistung, die Weiterentwicklung der Personalbemessung und -bewertung im Rahmen einer "schlanken" Verwaltungsbehörde und

die Installation eines computergesützten controlling-orientierten Verwaltungsmanagements einschließlich einer die einzelnen Bereiche unterstützenden Kosten- und Leistungsrechnung sowie eines Personalinformationssystems.

Das EBA ist bestrebt, möglichst einfache, effiziente Regelungen der Genehmigungs- und Zulassungsverfahren zu erreichen und wird dabei die Auffassungen und Erwartungen der Nutzer berücksichtigen. Als Anlagen sind Übersichten über die Organisation des EBA beigefügt (s. Abb).

\*

*[IGEB] Diesen Satz aus vorstehendem Erfahrungsbericht muß man zweimal lesen: "Gleichzeitig galt es, den im wesentlichen aus den früheren 'Behördenbahnen' kommenden Mitarbeitern zu vermitteln, daß das EBA trotz Behördenstatus nach seinem Selbstverständnis 'Dienstleister' ist mit der Aufgabe, den mit der Bahnreform gesteckten Zielen zum Erfolg zu verhelfen." Das Verkehrsministerium verdient Anerkennung für diese ungeschminkte Darstellung, doch leider haben noch nicht alle Mitarbeiter im EBA die Zeichen der Zeit erkannt zumindest nicht diejenigen, die "in dem wichtigen Bereich der Schienenwegeinvestitionen" (s. Nr 4.6) die Antragsprüfungen durchführen. Sie verharren in der langjährig eingeübten Rolle und Gewißheit daß "der Begriff der Aufsicht auch immer die Möglichkeit der Sanktion einschließt" (Nr 5). Und wie das funktioniert haben sie jetzt am Beispiel der Wiederinbetriebnahme der Kremmener Bahn vorgeführt*

*Die Gelder für die schnelle Wiederherstellung der S-Bahn von Berlin-Tegel über Heiligensee nach Hennigsdorf wurden vom EBA blockiert weil die Herren Beamten vor dem Spatenstich am 14. August (s. [SIGNAL 6/95](#)) nicht um Erlaubnis gefragt worden waren. Daß hier der korrekte Verfahrensweg im Hinblick auf die Berliner Wahlen am 22. Oktober vor allem aber im Hinblick auf noch 1995 auszubehende Geldern nicht eingehalten wurde, mag ja stimmen und ist auch zu kritisieren. Aber den Beamten war auch bekannt daß die Entscheidung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie mit der DB AG und der S-Bahn Berlin GmbH gründlich (um nicht zu sagen: langwierig) abgestimmt werden war, daß der Bundesverkehrsminister die Schließung der durch den Mauerbau 1961 in das Berliner S-Bahn-Netz gerissenen Lücken ausdrücklich zugesagt hat und daß eine Verzögerung den erneuten Verfall von Millionenbeträgen für die Berliner S-Bahn bedeutet Das alles aber kümmert die EBA-Beamten offensichtlich wenig, es zählt nun daß sie nicht rechtzeitig gefragt wurden und daß sie ein Zeichen setzen wollen, damit sich das nicht wiederholt Und um zu zeigen, wie sauer sie sind stellen sie auch gleich noch den Sinn dieser S-Bahn infrage. Wie sauer die Fahrgäste sind, interessiert sie nicht - und wir können es nicht schreiben, weil es nicht druckreif ist*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000995>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten