



Fachbereich WD 5

Das Eisenbahn-Bundesamt

Ein Vergleich mit dem Schweizer Bundesamt für Verkehr

Das Eisenbahn-Bundesamt

Ein Vergleich mit dem Schweizer Bundesamt für Verkehr

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 064/25
Abschluss der Arbeit: 26.08.2025
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Klima

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Das Eisenbahn-Bundesamt (Deutschland)	4
3.	Das Bundesamt für Verkehr (Schweiz)	6
4.	Praxisbericht	7
5.	Fazit	8

1. Einleitung

Mit der Bahnreform der 1990er Jahre wurde der deutsche Eisenbahnmarkt grundlegend liberalisiert. Die Bundesverwaltung beschränkte sich fortan auf hoheitliche Aufgaben (Art. 87e Grundgesetz – GG¹), während der Betrieb der Eisenbahnen und Schieneninfrastruktur auf privatwirtschaftliche Strukturen – insbesondere die Deutsche Bahn AG – überging. Mit der Privatisierung der Eisenbahnen war auch die Eisenbahnaufsicht neu zu gestalten, da eine Eigenüberwachung wie bei der vormaligen Bundesbahn nicht länger passend war. Die Eisenbahnaufsicht ist jedoch keine vollumfängliche Überwachung. Dem Bund obliegt daher seit der Reform die Verantwortung, Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sicherzustellen und die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit zu wahren (Art. 87e Abs. 4 GG).²

Zur Wahrnehmung dieser Aufgaben wurde das **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)** geschaffen. Das EBA erfüllt zentrale Aufgaben der Eisenbahnaufsicht, Sicherheitsüberwachung und Planfeststellung. Es untersteht dem Bundesministerium für Verkehr (BMV).

In der Schweiz nimmt das **Bundesamt für Verkehr (BAV)**, das beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angesiedelt ist, eine ähnliche Rolle wahr.

Der folgende Vergleich stellt die Kernaufgaben und Befugnisse beider Behörden gegenüber.

2. Das Eisenbahn-Bundesamt (Deutschland)

Das EBA ist eine selbstständige Bundesoberbehörde für Aufgaben der Eisenbahnverwaltung. Das EBA untersteht der Fach- und Rechtsaufsicht des BMV (§ 2 Abs. 1 Bundeseisenbahnverkehrs-gesetz – BEVVG³).

Das EBA überwacht vornehmlich Eisenbahnen des Bundes (§ 5 Abs. 1a Nr. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG). Eisenbahnen des Bundes sind Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden (§ 2 Abs. 15 AEG⁴). Nichtbundeseigene Bahnen liegen grundsätzlich in der Verwaltungskompetenz der Länder (§ 5 Abs. Abs. 1a Nr. 2 AEG).⁵ Die Länder haben zum Teil per Verwaltungsvereinbarung die Eisenbahnaufsicht und auch die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen ganz oder

1 <https://www.gesetze-im-internet.de/gg/>.

2 Kühling/Weinbeck, in: Kühling/Otte, AEG/ErRegG, 2020, Einführung, Rn. 86 ff.

3 <https://www.gesetze-im-internet.de/bevvg/BJNR239400993.html>.

4 https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/.

5 Möstl, in: Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz, Werkstand: 106. EL Oktober 2024, Art. 87e GG, Rn. 161; siehe z. B. für Hessen: <https://rp-darmstadt.hessen.de/infrastruktur-und-wirtschaft/verkehr/schienenverkehr/eisenbahnen>; „Das Regierungspräsidium Darmstadt ist in Hessen seit dem 1. Juli 2012 die eisenbahntechnische Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen).“

teilweise dem EBA übertragen (§ 5 Abs. 2 AEG).⁶ Von dieser Möglichkeit haben elf Bundesländer Gebrauch gemacht. Über zwei Drittel aller Eisenbahnunternehmen in Deutschland unterliegen daher der Kontrolle des EBA.⁷

Die Aufgaben des EBA umfassen im Wesentlichen (§ 3 BEVVG):

- Eisenbahn- und Sicherheitsaufsicht: Das EBA überwacht im Rahmen der Eisenbahnaufsicht, ob die Eisenbahnunternehmen gesetzliche Bestimmungen einhalten, insbesondere die Regelungen des AEG und die einschlägigen EU-Vorgaben und internationale Vereinbarungen (§§ 5, 5a AEG). Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten (§ 4 Abs. 3 AEG). Aus den Grundrechten ergibt sich eine Schutzpflicht des Staates, in geeigneter Weise für die körperliche Unversehrtheit seiner Bürger Sorge zu tragen. Der Gesetzgeber hat die Aufgabe der Abwehr von Gefahren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen besonders betont.⁸ Das eisenbahnrechtliche Gefahrenabwehrrecht ist als wesentlicher Bestandteil der Eisenbahnverkehrsverwaltung anzusehen (§ 5a AEG). Auch in Bezug auf Schienenlärm nimmt das EBA verschiedene Aufgaben wahr, wie z.B. die Durchsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes. Das EBA führt zudem auch die Bauaufsicht über Infrastrukturunternehmen beim Bau von Eisenbahnanlagen (§ 3 BEVVG).
- Planfeststellung: Das EBA führt die Planfeststellungsverfahren für Betriebsanlagen für Eisenbahnen des Bundes durch. Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn gehören insbesondere der Schienenweg und Bahnhöfe. Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist (§ 18 Abs. 1 AEG). Das EBA selbst plant keine Vorhaben und führt sie auch nicht durch. Es entscheidet lediglich über den Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens.⁹
- Genehmigungen: Das EBA ist zuständig für die Erteilung und den Widerruf von Betriebsgenehmigungen von Eisenbahnunternehmen des Bundes. Eisenbahnunternehmen benötigen z.B. für die Erbringung von Verkehrsleistungen eine Genehmigung (§§ 6, 6a AEG). Dem EBA obliegt, u.a. die Umweltaufsicht in Bezug auf die Genehmigung und Überwachung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (§ 4 Abs. 6 AEG).
- Finanzierungsaufgaben: Das EBA ist die Bewilligungsbehörde für Zuwendungen des Bundes für Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf Grundlage von gesetzlichen Regelungen oder von Förderrichtlinien. Wenn der Zuwendungsempfänger Bundesmittel nicht

6 https://www.eba.bund.de/DE/DasEBA/daseba_node.html: „Die übrigen Eisenbahnen unterliegen der Aufsicht der Bundesländer, wobei viele Länder von der Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, die Landeseisenbahnaufsicht an das EBA zu übertragen. Welche Aufgaben in welchem Umfang das EBA für das jeweilige Bundesland wahrnimmt, ist Bestandteil vertraglicher Regelungen.“

7 https://www.eba.bund.de/DE/DasEBA/LEA/lea_node.html.

8 Metzler, in: Kühling/Otte, AEG/ErRegG, 2020, § 5a, Rn. 35.

9 https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Planfeststellung/planfeststellung_node.html#doc1527772bodyText1.

zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet, fordert das EBA sie mit Zinsen zurück und führt sie dem Bundeshaushalt zu.¹⁰

- Sanktionen: Das EBA ist zuständig für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Bereich der Unternehmen, die seiner Aufsicht unterliegen (§§ 28, 29 AEG).

Nicht in der Zuständigkeit des EBA liegt die Aufsicht über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (§ 4 BEVVG). Für die Überwachung und Durchsetzung der Regulierungsvorschriften nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)¹¹ ist die Bundesnetzagentur zuständig. Für den Vollzug ihrer Regulierungsaufgaben ist die BNetzA lediglich der Rechtsaufsicht des Bundesverkehrsministeriums unterstellt (§ 4 Abs.3 BEVVG), beim Vollzug ihrer sonstigen Aufgaben auch dessen Fach- und Dienstaufsicht (§ 4 Abs. 1 BEVVG).

3. Das Bundesamt für Verkehr (Schweiz)

Das BAV ist die zuständige Fachbehörde für den gesamten öffentlichen Verkehr der Schweiz. Dazu zählen der Eisenbahn-, Tram-, Bus-, Seilbahn- und Schiffsverkehr sowie der Schienengüterverkehr.¹² Das BAV ist eines von sieben Ämtern des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK; Department entspricht einem deutschen Bundesministerium).

Die Organisationsverordnung des UVEK (OV-UVEK)¹³ regelt die Aufgaben und Ziele der UVEK-Bundesämter und damit auch des BAV im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Die Aufgaben des BAV umfassen im Wesentlichen:

- Politik und Strategie: Das BAV bereitet politische Entscheide von Bundesrat, Parlament und Stimmvolk vor und setzt diese um. Ziel ist es, den Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie den Anteil des Schienenverkehrs am Güterverkehr durch ein attraktives und bedarfsgerechtes Angebot zu erhöhen (Art. 6 OV-UVEK).
- Sicherheitsaufsicht: Die Sicherheit im öffentlichen Verkehr zählt zu den wichtigsten Bereichen des BAV. Die Verantwortung für die Sicherheit der Bauten, Anlagen und des Betriebs im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr liegt bei den Transportunternehmen. Das BAV überwacht, ob die Unternehmen die Vorschriften einhalten.
- Genehmigungen: Das BAV ist zuständig für die Zulassung von Straßentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr.

10 https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/finanzierung_node.html.

11 <https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/>.

12 <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/das-bav/geschichte.html>.

13 https://lex.weblaw.ch/lex.php?norm_id=172.217.1&source=sr&lex_id=11248.

- Infrastrukturplanung: Das BAV hat den Auftrag, den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur zu planen und zu begleiten. Der Ausbau erfolgt mit verschiedenen größeren Ausbauprogrammen wie dem Programm ZEB und den Ausbauschritten 2025 und 2035. Im Rahmen einer rollenden Planung werden die Ausbauschritte periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst. Der Bundesrat will die Bahn längerfristig weiter stärken. Künftige Ausbauschritte sollen auf der Langfristperspektive BAHN 2050 basieren und damit einen Beitrag zum Klimaziel 2050 leisten und den Lebensraum und Wirtschaftsstandort Schweiz stärken. Der Fokus liegt auf dem Ausbau der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen. Der nationale und internationale Verkehr über längere Distanzen soll dort ausgebaut werden, wo die Bahn gegenüber dem Straßen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig ist.¹⁴
- Planfeststellungsverfahren: Bauten und Anlagen im Bereich Eisenbahn bedürfen einer Plan genehmigung des BAV. Dies entspricht einer Baubewilligung. Im Plangenehmigungsverfahren prüft das BAV, ob das Projekt den technischen Vorschriften entspricht, die Rechte der Betroffenen wahrt und die bundesrechtlichen Bestimmungen zu Raumplanung sowie Umwelt-, Natur- und Heimatschutz einhält.¹⁵
- Finanzierung und Controlling: Die Verantwortung für den korrekten und gesetzeskonformen Einsatz der Subventionsgelder liegt bei den Transportunternehmen. In den Sparten, die durch den Bund (mit-)finanziert werden, führt das BAV ein Controlling durch. Nebst dem Ausbau des Eisenbahnnetzes finanziert der Bund auch Substanzerhalt und Betrieb der Bahninfrastruktur. Dafür schließt er mit den Infrastrukturbetreiberinnen Leistungsvereinbarungen ab. Das BAV steuert die Leistungsvereinbarungen mit einem Controlling.¹⁶

Der diskriminierungsfreie Netzzugang wird – ähnlich wie in Deutschland – nicht vom BAV, sondern von einer unabhängigen Kommission (**RailCom**) überwacht.¹⁷

Aufgaben und Ziele des BAV werden jedes Jahr in einer Leistungsvereinbarung mit dem UVEK festgehalten. Das soll die Umsetzung von politischen und betrieblichen Zielsetzungen im öffentlichen Verkehr sichern. Die Leistungsvereinbarungen werden veröffentlicht.¹⁸

4. Praxisbericht

Ein ausführliches, aktuelles Arbeitspapier der Hanns-Böckler-Stiftung vergleicht die Rolle beider Eisenbahnämter beim Ausbau der Infrastruktur.¹⁹ Danach zeigten die Bahnen in der Schweiz und

14 <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahninfrastruktur/ausbauprogramme.html>.

15 <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/allgemeine-themen/plangenehmigungsverfahren.html>.

16 <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/bahninfrastruktur/substanzerhalt-und-betrieb.html>.

17 <https://www.railcom.admin.ch/de/kommission/gesetzlicher-auftrag>.

18 <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/das-bav/leistungsvereinbarungen-uvek-bav-2025.pdf.download.pdf/Leistungsvereinbarungen%20UVEK%20-%20BAV%202025%20d.pdf>.

19 <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/316453/1/1925113221.pdf>.

in Österreich, dass der zentrale Erfolgsfaktor die gesicherte überjährige Finanzierung sei. Sie hätten mehr Planungssicherheit und könnten dadurch wirtschaftlicher agieren, z.B. weil in der Bauwirtschaft notwendige Kapazitäten vorgehalten werden könnten. Die staatlichen Mittel könnten so effizienter eingesetzt werden. In der Schweiz und in Österreich ist die Finanzierung des Bestandsnetzes sowie des Neu- und Ausbaus an verbindlich vereinbarte Ziele zwischen dem Besteller (politisch Verantwortliche) und dem Erbringer der Leistung (Bahn) ausgerichtet. Zudem sei eine Differenzierung nötig. Die Steuerung und Kontrolle der am Gemeinwohl orientierten Unternehmensteile obliege dem Staat. Wirtschaftliche Bereiche oder Tochterunternehmen agierten im Wettbewerb zu anderen Unternehmen und benötigten entsprechend unternehmerische Spielräume. Deutschland habe dieses Prinzip durch die Gründung der DB InfraGO aufgegriffen, aber noch nicht für alle Bereiche umgesetzt. Als weitere Erfolgsfaktoren benennt die Studie eine konsequente, schrittweise Digitalisierung des Schienennetzes wie die Einführung des European Train Control Systems (ETCS). Zudem zeigten Schweiz und Österreich, dass es eine ganzheitliche verkehrsträgerübergreifende Verkehrspolitik brauche und neben hohen Investitionen auch begleitende Maßnahmen benötige, wie z.B. Nachtfahrverbote oder eine Maut.²⁰

5. Fazit

Beide Behörden sind die zentralen Sicherheits- und Genehmigungsstellen für den Eisenbahnverkehr in ihren jeweiligen Ländern und verfügen über viele Gemeinsamkeiten. Der größte Unterschied liegt im Bereich der Infrastrukturplanung.

In Deutschland liegt die Verantwortung für den Ausbau der Schieneninfrastruktur arbeitsteilig bei mehreren Institutionen: Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und der Bundestag legen über den Bundesverkehrswegeplan und das Bundesschienenwegeausbaugesetz die strategischen Bedarfe fest (für den Bund), die bundeseigene DB InfraGO AG plant und baut die Infrastruktur, während das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Planfeststellung und Genehmigung übernimmt und die Verwendung der Bundesmittel kontrolliert.

In der Schweiz hingegen ist der Ausbau stärker konzentriert: Bundesrat und Parlament beschließen langfristige Programme wie BAHN 2050 und stellen über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Finanzierung sicher, während das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowohl die Planung und Genehmigung als auch die Finanzierungskontrolle und Steuerung über Leistungsvereinbarungen mit SBB und anderen Infrastrukturbetreibern bündelt. Dadurch verfügt die Schweiz über eine integrierte, langfristig gesicherte Steuerung, während in Deutschland die Verantwortlichkeiten stärker aufgeteilt sind.
