

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und weiterer Gesetze zur Spezifizierung der Flächenbedarfe der Eisenbahn

A. Problem

Im Rahmen des Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, BGBl. 2023 I Nr. 409 vom 28. Dezember 2023) erfolgt eine Anpassung des §23 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Die im Rahmen der Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags erfolgte Änderung beabsichtigt einen besseren Schutz von Flächen, die den Betriebszwecken der Eisenbahn gewidmet sind. Dadurch sollten Flächen für die Wiedernutzung durch die Eisenbahn vor anderer Nutzung geschützt werden.

Das Eisenbahnbundesamt legt die aktuell geltende Regelung so aus, dass nur Nutzungen, die einem überragenden öffentlichen Interesse dienen, eine Freistellung von Bahnflächen ermöglichen. Das sei nur in sehr begrenzten Ausnahmefällen wie für Zwecke der Landesverteidigung oder den Ausbau der erneuerbaren Energien der Fall. Einige Kommunen kritisieren, dass die Auslegung des Eisenbahnbundesamts der aktuell geltenden Gesetzeslage beispielsweise Wohnungsbauprojekte erheblich erschwere.

B. Lösung

Zur Klarstellung der Definition des zukünftigen Flächenbedarfs der Eisenbahn und zur Abgrenzung tatsächlich nicht mehr benötigter Bahnflächen soll die Regelung geändert werden. Durch die gesetzliche Verankerung der bahnpolitischen Ziele und die Umsetzung in einen gesetzlich verankerten Umsetzungsplan – den Deutschlandtakt – wird Klarheit über sogenanntes Bahnerwartungsland geschaffen, also gewidmete Bahnflächen, die für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vorgesehen sind. Zugleich wird so eine Abgrenzung von tatsächlich nicht mehr benötigten Eisenbahnflächen ermöglicht. Durch diese Klarstellung erhält das zuständige Eisenbahnbundesamt eindeutige Abwägungskriterien für Entscheidungen über Anträge zur Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht. Es kommen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten hinzu.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Zur Erstellung des Gutachtens zur Aktualisierung des Deutschlandtakts und der Abschätzung der benötigten Bahnflächen gemäß den gesetzlich verankerten Zielen entsteht ein einmaliger Aufwand von rund 500 Tsd. Euro.

F. Weitere Kosten

Keine.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und weiterer Gesetze zur Spezifizierung der Flächenbedarfe der Eisenbahn

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 1 wird folgender Absatz 6 angefügt:

„(6) Ziel des Gesetzes ist die Stärkung des Schienenverkehrs durch ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene. Dafür ist zu erreichen, dass

1. 35 Prozent des Modal Split des Schienengüterverkehrs bezogen auf die Verkehrsleistung bis 2040 erreicht werden können,
2. 20 Prozent des Modal Split des Schienenpersonenverkehrs bezogen auf die Verkehrsleistung bis 2040 erreicht werden können,
3. die bestehende Eisenbahninfrastruktur so instand zu halten und wiederherzustellen ist, dass ein störungsarmer sowie resilienter Bahnbetrieb ermöglicht wird und überlastete Schienenwege vermieden sowie Maßnahmen zur Beseitigung von überlasteten Schienenwegen prioritär umgesetzt werden,
4. die Anforderungen der Europäischen Union für den Ausbau der Transeuropäischen Netze sowie die festgelegten Zeitpunkte zur Ausstattung mit entsprechenden Systemen eingehalten werden,
5. den Belangen der Daseinsvorsorge im Sinne einer möglichst flächendeckenden Erschließung mit Schienenpersonennahverkehr durch Aufrechterhaltung, Reaktivierung oder Neuerschließung durch Bahninfrastruktur Rechnung getragen wird sowie die Aufrechterhaltung von bestehenden, auch nach §11 stillgelegten, Bahnstrecken und Bahnhöfen zur Reaktivierung – sofern keine andere Schieneninfrastruktur die gleiche Funktion erfüllt - sichergestellt wird,
6. der Bahnverkehr bis 2040 die vollständige Treibhausgasneutralität erreicht,
7. die Ausrüstung der Eisenbahninfrastruktur entsprechend dem technischen Zielbild der Digitalen Schiene Deutschland auf der Grundlage von ERTMS bis zum 31.12.2050 auf der gesamten bundeseigene Eisenbahninfrastruktur nach einheitlichen Standards gewährleistet wird,
8. die Anforderungen im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung an die Schiene berücksichtigt werden und
9. in Städten und städtischen Zentren ausreichend Flächen für den Schienengüterverkehr bestehen bleiben, um Güter-Hubs und Güterumschlagzentren für die Nahversorgung errichten zu können.

Die Bundesregierung erstellt unter Beteiligung der Länder eine auf den in Satz 2 genannten Teilzielen basierende Leitstrategie für die Schieneninfrastruktur gemäß dem in § 1 Absatz 28 ERegG definierten Konzept. Dieses ist für die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes verbindlich, wobei auch die entsprechenden aktuellen sowie zukünftigen Bedarfe für Serviceeinrichtungen, Ausweich-

, Rangier- und Abstellgleise, sowie Gleisanschlüsse zu berücksichtigen sind. Es stellt die Anforderungen an die langfristige Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland fest. Bei allen Entscheidungen durch Träger öffentlicher Belange nach diesem Gesetz sind diese Ziele zu berücksichtigen. Bei Aktualisierungen des Zielfahrplans sowie der Etappierung des Deutschlandtakts als Konzept für die Infrastrukturplanung nach § 1 Absatz 28 ERegG wird der Bundestag unterrichtet.“

2. § 23 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird am Ende des Satz 1 die Angabe „gemäß den in § 1 Absatz 6 definierten Teilziele.“ eingefügt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird nach der Angabe „und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur“ die Angabe „mindestens nach den in § 1 Absatz 6 definierten Teilziele“ eingefügt.
 - bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Wenn eine Gemeinde die Freistellung eines Grundstücks von den Bahnbetriebszwecken beantragt, um das Grundstück städtebaulich zu entwickeln, ist die Freistellung unabhängig von Satz 1 zu erteilen, sofern der Nachweis erbracht wird, dass für das Grundstück kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und eine Nutzung gemäß den Anforderungen aus § 1 Absatz 6 nicht zu erwarten ist.“
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird nach der Angabe „Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt“ die Angabe „oder sie ein Vorhaben nach § 18 AEG auf dieser oder angrenzenden Flächen beabsichtigen“ eingefügt.
 - bb) Der folgende Satz 2 wird eingefügt:

„Die Entscheidung über die Freistellung kann von den in Satz 1 Nr. 1 und Nr. 2 Genannten, die fristgerecht eine Stellungnahme im jeweiligen Verfahren abgegeben haben, gerichtlich auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden.“

Artikel 2

Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 wird nach Satz 1 der folgende Satz eingefügt:

„Das nach § 1 Absatz 6 AEG zu erarbeitende Konzept ist die Grundlage für die Ableitung des Bedarfsplans.“
2. In § 1 Absatz 2 wird nach der Angabe „Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan“ die Angabe „sowie die verkehrlichen Ziele des nach § 1 Absatz 6 AEG zu erstellenden Konzepts“ eingefügt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 3. Juni 2025

Katharina Dröge, Britta Habelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit zuletzt erfolgter Änderung des AEG im Rahmen des Genehmigungsbeschleunigungsgesetz wurde eine Neuregelung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken vorgenommen. Das für die Entscheidung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken verantwortliche Eisenbahnbundesamt sieht in der Regelung ein Entwidmungshindernis, ungehindert einer fachlichen Prüfung, ob eine zur Entwidmung beantragte Fläche beispielsweise überhaupt noch für einen Bahnbetriebszweck genutzt werden kann.

Durch die vorgeschlagene Neuregelung wird eine klare Abwägung anhand eindeutiger Kenngrößen ermöglicht. Dadurch wird insbesondere die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnverkehrs sichergestellt, der häufig auf für den Bahnbetriebszweck gewidmete Flächen angewiesen ist. Damit die Entscheidung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach einheitlichen Kriterien verläuft, wird aus den gesetzlich verankerten Zielen ein gesamthafter Infrastrukturentwicklungsplan, der Deutschlandtakt, erweitert und gesetzlich klargestellt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Zum Umgang mit für den Bahnbetrieb gewidmeten Flächen wird eine umfassende Klarstellung erzielt:

- Einführung politisch etablierter Zielgrößen, an denen sich die Entwicklung des Bahnverkehrs und somit der Schieneninfrastruktur ausrichten soll.
- Die Anpassung des Deutschlandtakts als maßgebliches und gesamthafes Infrastrukturkonzept an die gesetzlich verankerten Zielgrößen.
- Die Klarstellung, dass Bahnflächen nur dann für eine Entwidmung zu Verfügung stehen, wenn die gesetzlich verankerten Ziele sowie die Umsetzung des Deutschlandtakts als Umsetzungsplan der gesetzlichen Ziele nicht gefährdet wird.
- Die Planfeststellung der Bedarfsplanprojekten richtet sich ebenfalls nach den im Deutschlandtakt enthaltenen Anforderungen aus.

III. Exekutiver Fußabdruck

Weder Interessenvertreterinnen und Interessensvertreter noch beauftragte Dritte haben wesentlich zum Inhalt des Gesetzesentwurf beigetragen.

IV. Alternativen

Keine.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar.

VII. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Klarstellung bezüglich der Abwägungskriterien wird die Entscheidung bezüglich der Freistellung von Bahnbetriebszwecken vereinfacht. Die erfolgte Feststellung zur Berücksichtigung des Deutschlandtakts im Rahmen der Planfeststellung sorgt für Vereinfachung in der Abwägung.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetz steht im Einklang mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine

4. Erfüllungsaufwand

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Der Erfüllungsaufwand erhöht sich für die Verwaltung einmalig durch Anpassung des Zielfahrplans Deutschlandtakt sowie der Berechnung des daraus resultierenden Flächenbedarfs. Die wesentliche Arbeit wird üblicherweise von externen Gutachtern erbracht. Nach Fertigstellung ergibt sich ein vereinfachteres Verfahren für Anträge zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken.

5. Weitere Kosten

Keine

6. Weitere Gesetzesfolgen

Es sind keine weiteren Gesetzesfolgen erkennbar.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung oder Evaluierung ist nicht vorgesehen

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Die Einführung eines weiteren Absatz in § 1 AEG dient der Klarstellung über die beabsichtigte Entwicklung des Schienenverkehrs sowie der dafür benötigten Schieneninfrastruktur. Im Rahmen des Masterplans Schienenverkehr wurden wiederholt Ziele für den Schienenverkehr festgehalten. Aufgrund der fehlenden gesetzlichen Verankerung ist jedoch das Handeln der Exekutive an diese Ziele nicht gebunden beziehungsweise fehlt eine rechtliche Grundlage für Entscheidungen, die die Ziele für den Schienenverkehr berücksichtigen.

Die Nennung von Ziele als Zielbestimmung zu Beginn eines Gesetzes ist aus anderen Bereichen bekannt. Es handelt sich um Soll-Bestimmungen, an denen sich die weitere Auslegung des AEG orientiert.

Die Festlegung eines Anteils von 35 Prozent des Schienengüterverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung – bemessen am gesamten Verkehrsaufkommen in Deutschland, auch grenzüberschreitende Verkehre – bis 2040 ist die Fortschreibung der im Masterplan Schienenverkehr beabsichtigten Entwicklung des Schienenverkehr (25% bis 2030). Mit diesem Ziel wird die Erfordernissen von Klimaschutz und Energieeffizienz sichergestellt, gleichzeitig wird so ein attraktiver Industriestandort Deutschland innerhalb Europas sichergestellt.

Das Ziel zur Steigerung des Anteils im Personenverkehr an der Verkehrsleistung auf 20 Prozent bis 2040 ist die Fortschreibung des Ziels der Verdopplung der Verkehrsleistung im Personenverkehr. Die Abänderung in ein Verkehrsanteil beseitigt Fehlanreize wie etwa die Ausweitung der Verkehrsleistung ohne gesicherten Verlagerungseffekt. Somit trägt diese Zielsetzung zu den Erfordernissen von Klimaschutz und Energieeffizienz bei. Das Ziel stellt sicher, dass Mobilität für alle Menschen ermöglicht wird.

Das Ziel des Erhalts der bestehenden Eisenbahninfrastruktur soll sicherstellen, dass Personen und Güter zuverlässig auf der Schiene transportiert werden können. Die Festlegung eine störungsarmen Betriebs stellt Anforderungen an die Qualität der Instandhaltung. Resilienz bedeutet im Sinne dieses Gesetzes sowohl die Fähigkeit der Aufrechterhaltung der Transportkapazität bei externen sowie internen Störungen aber auch die Fähigkeit des Systems, Verspätungen oder Störungen im notwendigen Maß auszugleichen und insbesondere eine Ausbreitung von Störungsereignissen soweit wie möglich lokal eindämmen zu können. Das Ziel beinhaltet beispielsweise alle Maßnahmen im Rahmen von §4a AEG sowie § 11 BSWAG. Überlastete Schienenwege nach §55 ERegG sind zu vermeiden, beispielsweise durch das rechtzeitige Umsetzen von kleinen und mittleren Maßnahmen sowie der Umsetzung des Anhang 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz. Sofern die Aufstellung eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach §59 ERegG notwendig ist, umfasst die getroffene Zielformulierung die prioritäre Umsetzung der dort enthaltenen Maßnahmen.

Die Verordnung über die Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013 legt Anforderungen an die Dimensionierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland fest. Die Aufnahme des Ziels bzw. der Verweis auf die entsprechende Verordnung soll sicherstellen, dass Deutschland auch im Rahmen seiner nationalen Gesetzgebung die Ziele gesetzlich anerkannt und verfolgt. Anlass sind die in der Vergangenheit unterlassenen Bemühungen zur rechtzeitigen Umsetzung z.B. der Ausstattung mit ERTMS.

Die Anbindung an den Schienenverkehr ist für die Daseinsvorsorge von großer Bedeutung. Damit leistet die Schiene einen Beitrag zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse nach §2 Absatz 2 Nr. 3 ROG. Es ist eine flächendeckende Erschließung sicherzustellen. Mittelzentren sind nach allen Möglichkeiten an den Bahnverkehr anzuschließen. Insbesondere ehemalige und nach §11 stillgelegte Bahnstrecken und Bahnhöfe sind vor einer Überbauung zu schützen, da eine Überbauung ein schwerwiegendes faktischen Planungshindernis ist. Die Ausnahme stellt klar, dass z.B. bei einer Linienbegradigung oder eine ehemalige Bahnstrecken ersetzende alternativen Streckenführung die ehemalige Bahnstrecken und ihr Widmung vom außergewöhnlich hohen Schutzniveau ausnimmt. Das ist nur dann möglich, wenn die räumliche Erschließungsfunktion der ehemaligen Bahnstrecke erhalten bleibt. Eine Bahnstrecke besteht so lange, wie eine Reaktivierungswürdigkeit existiert. Das umfasst jede denkbare aktuelle oder zukünftige Nutzung des Schienenwegs – auch für saisonale Personen- oder Güterverkehre. Das beinhaltet auch touristische Verkehre. Eine gewidmete Bahnstrecke ist stets reaktivierungswürdig, solange kein gegenteiliger dauerhaft gültiger Nachweis erfolgt.

Der Bund hat im Rahmen seiner internationalen Verpflichtungen und nationalen Gesetzgebung Festlegungen zur Treibhausgasneutralität getroffen. Der Bahnverkehr weist bereits heute einen geringen Anteil an den Treibhausgasemissionen auf. Dadurch sind die resultierenden Maßnahmen, im Bereich der Schieneninfrastruktur insbesondere die Elektrifizierung von Bahnstrecken sowie die Einrichtung von Lademöglichkeiten (Oberleitungsladeseilen, etc.), bis 2040 abschließend möglich. Die Zielfestlegung stellt insbesondere einen Handlungsbedarf im Bereich der Elektrifizierung von Bahnstrecken fest, sofern gesamtwirtschaftlich bei Vergleich der verschiedenen Antriebskosten sinnvoll.

Im Rahmen der bereits zitierten Verordnung für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie zur effizienten Bewirtschaftung der Infrastruktur und der Bereitstellung einer störungsarmen und resilienten Infrastruktur ist eine grundlegende Sanierung der Leit- und Sicherungstechnik notwendig. Um die Kapazitäts-

Effizienz- und Umsetzungskapazitäten im Rahmen der Umsetzung ERTMS so weit wie möglich auszureizen erfolgt die Festlegung nach dem technischen Zielbild der Digitalen Schiene zur flächendeckende Umsetzung bis 2050. Neben der Ausrüstung mit ERTMS ist so der Einsatz weiterer Technologien wie beispielsweise FRMCS, CTMS und ATO vorzusehen. Für eine über den gesamten Lebenszyklus kosteneffiziente Nutzung der Anlage ist auf die Einführung und konsequente Nutzung offener Standards in allen Bereichen der Leit- und Sicherungstechnik zu achten. Eine Finanzierung dieser Anlage, inklusive der Förderung von Elementen in Fahrzeugen – hat nach Stand der Technik unter weitestgehender Nutzung dieser Standards zu erfolgen.

Im Rahmen der Erfordernisse zur Landes- und Bündnisverteidigung hat die Schieneninfrastruktur eine besondere Bedeutung. Die daraus resultierenden Belange sind bei allen Maßnahmen der Schieneninfrastruktur zu berücksichtigen.

Um, auch im Sinne der Sicherheit des Verkehrs, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen über 10t in Städten und städtischen Zentren zu reduzieren und die Nahversorgung mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs klimafreundlich zu ermöglichen, sollen Logistikkonzepte ermöglicht werden, die die Waren mit der Bahn so nah wie möglich an den Einzelhandel heran liefern. Für den Umschlag der Waren auf die „letzte Meile“ sind entsprechende Flächen für Güter-Hubs und Güterumschlagszentren vorzuhalten.

Für zahlreiche Regelungsbereiche des Allgemeinen Eisenbahngesetz benötigt es einen konkreteren Infrastrukturplan als die es auf Ebene der Zielbeschreibung möglich ist. Für den Bereich des Neu- und Ausbau ist mit dem Deutschlandtakt bereits eine langfristige Planungsstrategie etabliert. Diese langfristige Planungslogik ist mit der gesetzlichen Anpassung auf alle Bereiche der Schieneninfrastruktur auszuweiten. Der Deutschlandtakt ist gemäß den zuvor festgelegten Zielen zu prüfen und zu erweitern. Dadurch ergibt sich auch eine Abschätzung von Flächenbedarfen.

Über Veränderungen des Zielfahrplans des Deutschlandtakts sowie der Etappierung zur Umsetzung ist zur Sicherstellung der Umsetzung der genannten Ziele und aufgrund seiner Anforderungen an eine ausreichende Finanzierung der Bundestag zu unterrichten.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Das überragende öffentliche Interesse bezieht sich aktuell pauschal auf Flächen, die dem Bahnbetrieb gewidmet sind. Der Zusatz stellt klar, dass die Flächen im überragenden öffentlichen Interesse liegen, die für die Umsetzung der in § 1 Absatz 6 AEG neu definierten Ziele benötigt werden. Das überragende öffentliche Interesse bezieht sich somit auf die dem Bahnbetrieb gewidmeten Flächen, die tatsächlich für die Erfüllung des Zielfahrplans Deutschlandtakt unter Einhaltung aller genannten Ziele benötigt wird.

Zu Buchstabe b

Die Klarstellung in Satz 1 unterstreicht die Abwägung bezüglich des Antrags zur Freistellung von Bahnbetriebszweck anhand klarer und einheitlicher Abwägungskriterien, die in § 1 Absatz 6 definiert werden.

Die zweite Ergänzung stellt klar, dass Gemeinden ein gesondertes Anrecht auf eine Freistellung haben, sofern es sich um eine städtebauliche Begründung handelt. Dafür ist eine Umsetzung des Vorhabens, das nur unter Einbezug der beantragten Fläche möglich ist, gesichert in den entsprechenden Flächennutzungsplänen bzw. Bebauungsplan auszuweisen. Eine Genehmigung des Antrags ist auch dann nur möglich, wenn sichergestellt ist, dass die Erfüllung der verkehrlichen Ziele kurz-, mittel- und langfristig gemäß den Zielen nach § 1 Absatz 6 AEG mit anderen Maßnahmen bzw. unter Nutzung anderer Flächen, die dem Bahnverkehr auch gesichert zu Verfügung stehen, möglich ist.

Zu Buchstabe c

Es ist in der Praxis möglich, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zwar eine für die Bahnbetriebszwecke gewidmete Fläche nicht besitzt, jedoch beabsichtigt, ein Vorhaben nach den Bestimmungen dieses Gesetzes auf dieser oder angrenzender Fläche durchzuführen. In diesem Fall ist dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmen ebenfalls berechtigt eine Stellungnahme abzugeben. Es ist in diesem Fall davon auszugehen, dass das Vorhaben den Zielen nach § 1 Absatz 6 AEG entspricht. Sollte eine Unternehmen beabsichtigen ein Vorhaben nach den Regularien des PBefG durchzuführen, ist die in § 23 Absatz 5 Satz 2 stehende priorisierte Möglichkeit der Nutzung der Fläche für Vorhaben nach § 28 PBefG zu beachten.

Es wird die Möglichkeit eingeräumt, gegen einen Beschluss der zuständigen Behörde bezüglich einer Entscheidung zu einem Antrag zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gerichtlich vorzugehen. Dabei wird diese Möglichkeit nur auf die in Satz 1 Nr 1 und Nr 2 Genannten begrenzt, Dritten steht der Weg nicht offen. Das dient insbesondere Antragstellenden dazu, prüfen zu lassen, ob eine Entscheidung nach den genannten Teilzielen aus § 1 Absatz 6 AEG gerechtfertigt ist.

Zu Artikel 2

Zu Nummer 1

Die Festlegung der Ziele in § 1 Absatz 6 AEG bezieht sich zunächst nur auf das Allgemeine Eisenbahngesetz. §18 AEG ist zu entnehmen, dass ein Vorhaben begründet werden muss. In § 1 BSWAG Absatz 2 wird eine Feststellung des Projekts im Bedarfsplan als verbindlich definiert. Dadurch gelten jedoch die Erfordernisse aus § 1 Absatz 6 AEG nicht zwingend für die Feststellung der Projekte des Bedarfs und insbesondere auch die zu erfolgende Planfeststellung. Mit der Ergänzung wird der Zusammenhang zur Begründung des Vorhabens und dem Deutschlandtakt als maßgebliches Infrastrukturkonzept hergestellt.

Zu Nummer 2

Unabhängig der in § 1 Absatz 6 AEG festgehaltenen Ziele ist bereits heute nicht sichergestellt, dass Erfordernisse des Deutschlandtakts tatsächlich auch die Planfeststellung eines Projekts rechtfertigen, beispielsweise bezüglich von Fahrzeiten oder Kapazität. Die getroffene Formulierung stellt sicher, dass der Zielfahrplan des Deutschlandtakts auch für die Planfeststellung maßgebend ist. Somit wird eine bessere Rechtssicherheit der Schienenprojekte festgestellt und die Abwägung in der Planfeststellung erleichtert.

Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten der gesetzlichen Änderung.