

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss des Landtags Schleswig-Holstein
Informationen der DB im Nachgang zur Sitzung am 30. April 2025

Trassenpreise

Zur Information fügen wir eine Übersicht zum Thema bei. Bitte beachten Sie, dass die Version aus dem Jahr 2024 ist. Ein aktuelleres Dokument gibt es bisher nicht, da die Entwicklung für die Jahre 2025/2026 noch unklar ist.

Stichtagsregelung / Eisenbahnbetriebsverordnung

Zur Information fügen wir ein Positionspapier der DB zur Stichtagsregelung bei. Das Thema Stichtagsregelung wurde auch in den Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung aufgenommen.

Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung

Bäderbahn

Die nördliche Anbindung der Bäderbahn Richtung Neustadt i.H. wird in die Planung aufgenommen. Dafür wird bei Haffkrug statt dem bisher geplanten Prellbock eine Weiche gebaut. Dies entspricht dem mehrheitlichen Wunsch der Region, was zahlreiche Einwendungen im Verfahren gezeigt haben. Die Anpassung wird als Planänderung für den Abschnitt 2 (Sierksdorf – Altenkrempe) eingebracht.

Auf die Planungen der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung hat dies keine Auswirkungen.

Baustraßen in Großenbrode

Wie auf Fehmarn (Abschnitt 6) sind auch in Großenbrode (Abschnitt 5.2) Baustraßen geplant: von Höhe Bergmühle bis zur K42 Höhe Mittelhof. Von dort führt die Baustraße an die B207 heran, verläuft dann parallel zur Bundesstraße und endet Höhe Nordlandstraße.

Die Baustraße bis Mittelhof wird permanent als Instandhaltungsweg (nicht öffentlich) erhalten. Für den Poller am Straßeneingang haben dann auch die Rettungskräfte standardmäßig einen Schlüssel und können die Straße nutzen.

Es stimmt, dass die Baufahrzeuge zunächst über das öffentliche Wegenetz (E47 und K42 bzw. Ausfahrt Heiligenhafen) zur Baustraße kommen müssen. Die meisten Bewegungen finden anschließend aber innerhalb des Baufeldes über die Baustraßen statt. Auf Fehmarn ist es genauso. Die Baufahrzeuge fahren von der B207 ab und bewegen sich dann auf den Baustraßen über die Insel. Dort sind die Erfahrungen mit dem Konzept sehr positiv.

Flächenmanagement

Die Fachleute im Projektteam setzen die Gespräche zu Flächenthemen der Gemeinde Großenbrode jederzeit gerne fort. Aktuell liegt der DB die Aussage der Gemeinde vor, dass diese zunächst den Flächenbedarf für das Bahnhofsumfeld ermitteln möchte, bevor sie die Gespräche zum Thema wieder aufnehmen möchte.

Mit privaten Grundstückseigentümern sind die DB-Flächenmanager im Austausch. Wir bitten um Verständnis, dass aus Datenschutzgründen keinerlei Aussage zu konkreten Verhandlungsinhalten getroffen werden kann.

Die Fachabteilung steht öffentlichen und privaten Flächeneigentümern jederzeit für Fragen und persönliche Gespräche zur Verfügung. Sie ist unter den allen Betroffenen bekannten Kontaktdaten oder per E-Mail an die allgemeine Projektadresse anbindung-fbq@deutschebahn.com zu erreichen.

Generalsanierung Hamburg – Berlin 2025/26

Zum aktuellen Projektstand der Generalsanierung Hamburg – Berlin wurde am 21.05.2025 eine Presseinformation der Deutschen Bahn veröffentlicht, welche insbesondere auf die Vergabe der ausstehenden Bauleistungen im Bereich Hamburg und Schleswig-Holstein eingeht. Die Vorbereitungen des Großprojekts schreiten voran und die Bauarbeiten sollen am 01.08.2025 pünktlich starten. Die Presseinformation wurde den Mitgliedern des Ausschusses am 21.05.2025 zur Verfügung gestellt.

Hamburg–Berlin: DB vergibt planmäßig letzte Bauaufträge für Generalsanierung

Bauunternehmen für den Streckenabschnitt zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Büchen gebunden • Umfassende Arbeiten an Schienennetz und Bahnhöfen starten am 1. August 2025 • Planungen für ETCS-Ausrüstung angepasst

Die Deutsche Bahn (DB) ist mit den Vorbereitungen für die Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin auf der Zielgeraden. Auch für den letzten Bauabschnitt zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Büchen sind nun Firmen gebunden. Im Rahmen eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens haben die Unternehmen Rhomberg Sersa Rail Holding GmbH, Eurovia GmbH, Axians GA Netztechnik GmbH, Knapp Engineering GmbH, CRS grüntechnik GmbH, SPL Powerlines Germany GmbH, SPITZKE SE sowie eine Arbeitsgemeinschaft aus Schweerbau GmbH & Co. KG, Joseph Hubert GmbH & Co. KG sowie Wiebe Holding GmbH & Co. KG den Zuschlag erhalten. Die gewerkeübergreifende Koordination der Arbeiten erfolgt durch die für das Schienennetz zuständige, gemeinwohlorientierte DB InfraGO. Damit steht einem planmäßigen Start der Generalsanierung am 1. August 2025 nichts mehr im Weg. Bis 30. April 2026 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Dr. Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO: „Bei der Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin können wir bereits auf Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Riedbahn zurückgreifen. Dies hat sich nun bei der Vergabe bewährt: Die Neuausschreibung im Herbst vergangenen Jahres hat für mehr Wettbewerb gesorgt und wir haben deutlich bessere Angebote von den Bauunternehmen erhalten. Die Vorplanungen sind bereits abgeschlossen, so dass das Projekt voll im Zeit- und Kostenplan ist.“

Gleichzeitig hat die DB ihre Planungen für die Ausrüstung der Strecke Hamburg–Berlin mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) angepasst. Beim Pilotprojekt Riedbahn hat sich gezeigt, wie komplex und zeitaufwändig die Montage und Abnahme der neuen Technik als Doppelausrüstung mit den konventionellen Sicherungssystemen ist. Daher wird die DB während der Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin die Stellwerke sowie die Achszähltechnik auf den zukünftigen Einsatz von ETCS vorbereiten. Die konventionellen Zugsicherungssysteme PZB (punktförmige Zugbeeinflussung) und LZB (linienförmige Zugbeeinflussung) bleiben vorerst weiter in Betrieb. Eine Ausrüstung mit ETCS wird in den frühen 2030er-Jahren erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt kann die Umstellung der auf der Strecke verkehrenden Flotten auf ETCS-fähige Fahrzeuge erfolgen. Eine aufwändige sowie kostenintensive Doppelausrüstung wird damit vermieden.

Auf dem Abschnitt zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Büchen sind während der Generalsanierung umfangreiche Arbeiten an Gleisen, Weichen und Schwellen sowie der Leit- und Sicherungstechnik vorgesehen. In Aumühle, Schwarzenbek und Büchen baut die DB drei neue moderne Stellwerke. Außerdem modernisiert die DB im nördlichsten der drei Bauabschnitte die Bahnhöfe Hamburg-Bergedorf, Schwarzenbek, Müssen und Büchen und baut sie barrierefrei aus. In Müssen und Schwarzenbek werden, wie vom Land Schleswig-Holstein bestellt und finanziert, auch die Bahnsteige verlängert. Damit können ab 2027 längere Regionalzüge mit mehr Sitzplätzen zwischen Hamburg und Büchen eingesetzt werden.

Fernzüge fahren während der Bauarbeiten vom 1. August 2025 bis 30. April 2026 weiterhin direkt zwischen Hamburg und Berlin. Wie bei vorherigen Baumaßnahmen verkehren die Direktzüge über Uelzen und Stendal. Die Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin verlängert sich um 45 Minuten. Zwischen Hamburg und Rostock/Stralsund werden einzelne Fernverkehrszüge über Lübeck umgeleitet. Zudem werden die Kapazitäten der Regionalzüge zwischen Hamburg, Lübeck und Bad Kleinen deutlich erhöht. Als Ersatz für Zugverbindungen im Nahverkehr, die während der Bauphase nicht angeboten werden können, werden in Spitzenzeiten entlang der gesamten Strecke Hamburg–Berlin über 170 Busse zum Einsatz kommen, die täglich bis zu 86.000 Kilometer zurücklegen. Die Fahrpläne sind bereits in den Auskunftsmedien, wie www.bahn.de oder in der App DB Navigator hinterlegt.

Die Generalsanierung der Strecke Hamburg–Berlin ist wichtiger Bestandteil des Gesamtprogramms S3 zur strukturellen Sanierung der Infrastruktur sowie von Betrieb und Wirtschaftlichkeit der DB. Auf Deutschlands meistbefahrener Städte-Direktverbindung erneuert die DB während der neunmonatigen Bauphase unter anderem mehr als 180 Kilometer Gleise und über 200 Weichen. Sechs zusätzliche sogenannte Überleitstellen schaffen künftig mehr Stabilität und Flexibilität im Betrieb. Sie sorgen dafür, dass z.B. schnellere Züge des Personenverkehrs langsamere Güterzüge überholen können. Außerdem führt die DB Arbeiten an insgesamt 28 Bahnhöfen durch und wertet sie mehrheitlich zu Zukunftsbahnhöfen auf – z.B. mit neuen Gestaltungskonzepten, mehr Sitz- und Wartemöglichkeiten sowie besseren Parkmöglichkeiten für Fahrräder.

Hinweis für die Redaktionen: Umfassende Informationen zum Projekt, den einzelnen Bauabschnitten sowie zum Verkehrskonzept für Reisende im Regional- und Fernverkehr finden Sie auf www.deutschebahn.com/hamburg-berlin.

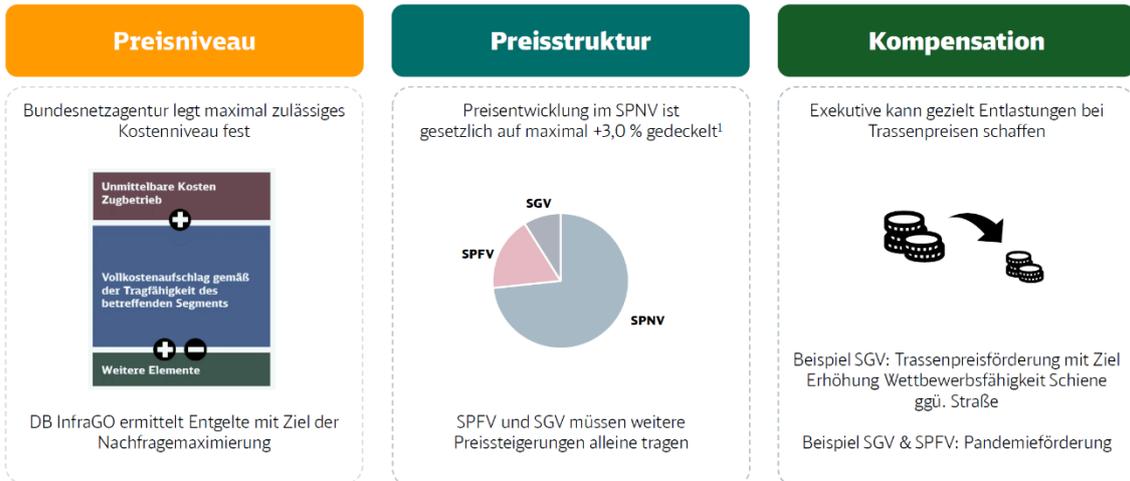


THEMENDIENST

Wie Trassenpreise errechnet und festgelegt werden

(Berlin, 6. November 2024) Die DB InfraGO kalkuliert jährlich die Kosten für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und errechnet die Entgelte, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Nutzung der Trassen zu zahlen sind. Die Anträge reicht das Unternehmen bei der Bundesnetzagentur ein. Die Bundesnetzagentur prüft die Angaben und fällt eine Entscheidung. Diese wird im ersten Quartal 2025 erwartet.

Das Grundprinzip der Entgeltbildung:



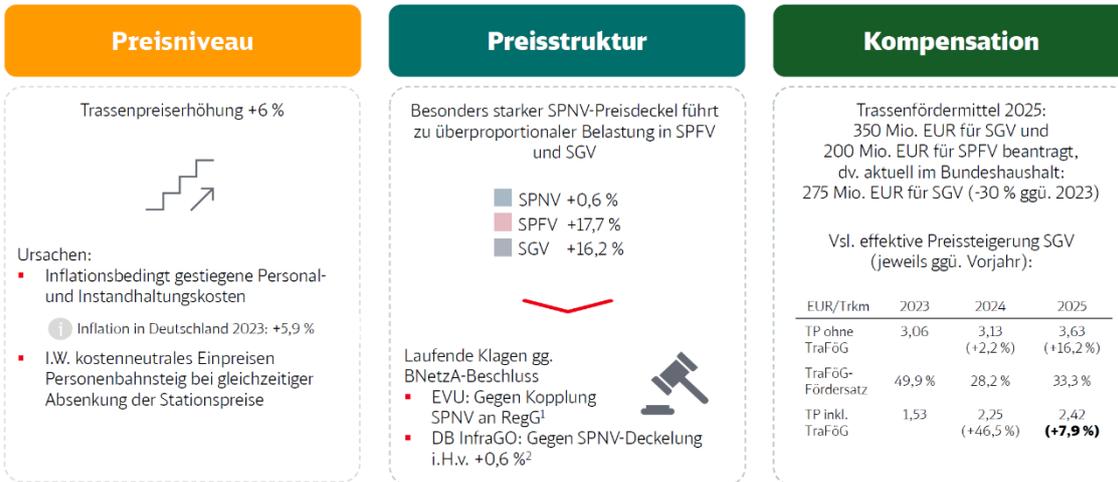
(1) Betrifft auch Stationspreise

Wofür werden Trassenpreise erhoben?

Alle Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung des 33.400 Kilometer umfassenden Streckennetzes, die der Bund nicht finanziert, muss die DB InfraGO über Trassenentgelte decken. Diese „Schienenmaut“ muss von allen Nutzern der Streckeninfrastruktur gezahlt werden. Die Preise werden so kalkuliert, dass auskömmliche Mittel für Unterhaltung und Betrieb des Netzes zur Verfügung stehen. Die Trassenpreiserhebung ist in Deutschland streng reguliert; die Bundesnetzagentur genehmigt die Entgelte.



Recap Trassenpreissystem 2025:



(1) Gegen grds. Entgeltbildung SPNV gem. § 37 (2) ERegG i.V.m. § 5 (3) RegG

(2) Gegen Entkopplung von RegMittel-Entwicklung gem. § 5 Abs. (10) RegG

Was hat die DB InfraGO für das Fahrplanjahr 2025/2026 bei der Bundesnetzagentur beantragt?

Im August/September 2024 hat die DB InfraGO das Stellungnahmeverfahren zu den Nutzungsbedingungen 2026 einschließlich der voraussichtlichen Trassenpreisentgelte durchgeführt. Den Unterrichts- und Entgeltgenehmigungsantrag hat die DB InfraGO Anfang Oktober 2024 gestellt. Der Antrag der DB InfraGO beinhaltet Steigerungen gegenüber 2025: 23,5 Prozent für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), 1,5 Prozent für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sowie 8,5 Prozent für den Schienengüterverkehr (SGV). Das entspricht 16,2 Prozent insgesamt.

Für 2026 müssen vor allem die Effekte aus der Eigenkapitalerhöhung für die DB InfraGO bis 2026 in Höhe von insgesamt bis zu rund 21 Milliarden Euro einschließlich deren Verzinsung einberechnet werden. Zusätzlich sind gestiegene Instandhaltungskosten zu berücksichtigen.

Weshalb sollen die Trassenpreise im Nahverkehr um 23,5 Prozent steigen?

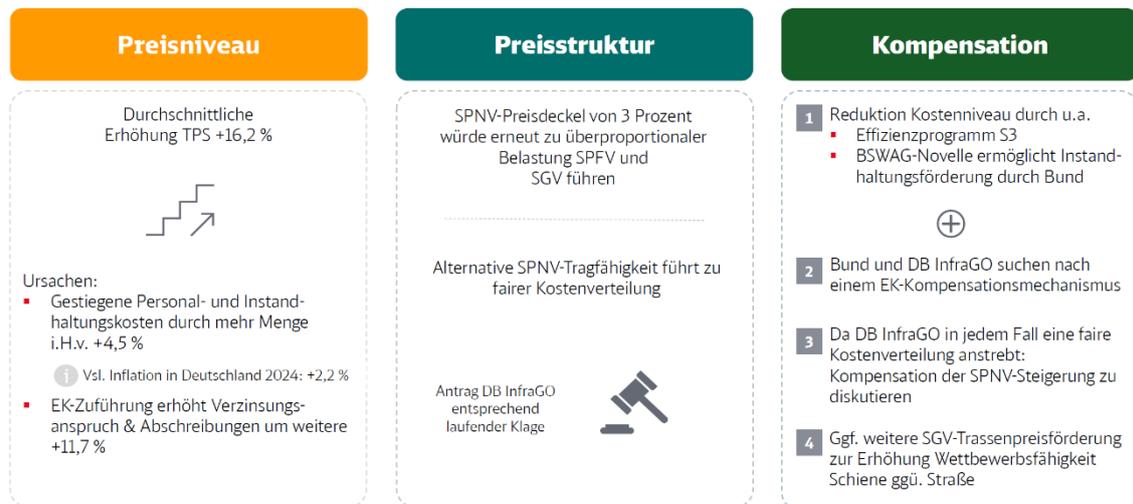
2025 sind die Güterverkehrs- und Fernverkehrsunternehmen überproportional von hohen Trassenpreisen belastet. Diese Unternehmen müssen kompensieren, was an Entgelten aus dem SPNV fehlt. Bereits seit 2018 sind die Trassenentgelte im Schienengüterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr stärker gestiegen als im Schienenpersonennahverkehr. Denn eine Regelung im Regionalisierungsgesetz begrenzt hier die Entgelterhöhung pauschal auf bisher 1,8 Prozent, ab 2026 um 3,0 Prozent und entkoppelt sie somit von den tatsächlichen Kosten für Unterhaltung und Betrieb. Für 2025 wurde die Steigerung der Trassenpreise im SPNV von der Bundesnetzagentur auf 0,6 Prozent begrenzt.

Dagegen klagen die DB InfraGO und eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen vor dem Verwaltungsgericht Köln, weil sie darin einen Verstoß gegen das EU-Recht sehen. Das Prinzip der relativen Tragfähigkeit soll eine bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit ermöglichen – tatsächlich verzerrt die Preisbremse für den Nahverkehr den Wettbewerb.



Dass die DB InfraGO trotz Preisbremse für 2026 dennoch plus 23,5 Prozent für den SPNV beantragt, geschieht vor dem Hintergrund dieser Klage: Sollte sich die Deckelung im SPNV als europarechtswidrig erweisen, könnte die derzeitige Kopplung der SPNV-Entgelterhöhung an die jährliche Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel entfallen. Von diesem Szenario geht die DB InfraGO AG aus. 23,5 Prozent entsprechen der tatsächlichen Entwicklung der vom Bund gezahlten Regionalisierungsmittel seit 2018 einschließlich einmaliger Erhöhungen, die bisher außen vor blieben. Nur wenn jetzt die 23,5 Prozent Steigerung beantragt werden, können sie ggf. im Jahr 2026 realisiert werden.

Ausblick Trassenpreissystem 2026:



Wie an einer Lösung für ein faires und funktionierendes Trassenpreissystem gearbeitet wird

Die zusätzlichen Mittel, die mit der Eigenkapitalerhöhung und den Darlehen zur Verfügung stehen, sind wichtig, um das Schienennetz zu modernisieren. Erstmals wird es deshalb 2024 gelingen, die Überalterung der Infrastruktur zu stoppen.

Klar ist auch: Die Eigenkapitalerhöhung und deren erforderliche Verzinsung sollten die Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zusätzlich belasten. Dafür steht die DB mit dem Bund in fortgeschrittenen und vertrauensvollen Gesprächen. Das Ministerium will zeitnah einen konkreten Fahrplan vorlegen, wie gemeinsam mit der Branche und den Bundesländern der Finanzierungsmechanismus der Schieneninfrastruktur in Deutschland zukunftssicher gemacht werden kann. Im Jahr 2026 wird ein „Reset“ der Trassenpreise angestrebt, sodass die Steigerungen bei den Entgelten künftig wieder in für alle Verkehrssegmente vertretbaren Umfängen erfolgen.



Notiz

Stichtagsregelung¹

Problem

Bei jeder Genehmigungsentscheidung ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Behörden-Entscheidung maßgeblich. Das bedeutet, dass Planungen bis zum Abschluss des Verfahrens an neue oder geänderte Regeln, insbesondere technisches Regelwerk, anzupassen sind. So verursachen Änderungen der Sach- oder Rechtslage mitunter verzögernde Umplanungen. Übergangsbestimmungen fehlen regelmäßig.

Für Lärmerhöhungen infolge geänderter Verkehrsprognosen hat der Gesetzgeber dieses Problem bereits versucht abzumildern, indem er eine Sonder-Regelung in § 18g Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erlassen hat. Die Praxis zu Lärmerhöhungen aufgrund geänderter Verkehrsprognose stellen wir im folgenden Abschnitt dar.

Für *alle* anderen Änderungen der Sach- oder Rechtslage während eines Genehmigungsverfahrens gilt, dass sie ein enormes Verzögerungspotential haben, u. a. die Ermittlung von Erschütterungen infolge geänderter Verkehrsprognosen.

1. Beispiel – geänderte Verkehrsprognose

1.1 Aktuelle Rechtslage

Wenn sich die Verkehrsprognose während eines laufenden Planfeststellungsverfahrens ändert, gilt schon länger eine Stichtagsregelung für Lärmprognosen (§ 18g AEG), die das Verzögerungsrisiko auffangen soll: Das Verfahren ist mit den alten Zugzahlen zu Ende zu führen, wenn

- bestimmte Lärmwerte eingehalten werden und
- die Auslegung der Antragsunterlagen bereites öffentlich bekannt gemacht wurde.

Das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz v. Dez. 2023 hat diese Regelung noch um ein Wahlrecht der DB ergänzt: Wenn die gesetzlichen Lärmwerte des § 18g AEG voraussichtlich überschritten werden, kann die DB

- entweder das Verfahren auch mit den neuen Zugzahlen und entsprechend geänderten Lärmschutzmaßnahmen weiterführen. Ggf. ist eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligungen durchzuführen. In diesem Fall beträgt die Verzögerungswirkung mind. ein Jahr und es ist mit Kostensteigerungen mind. im mittleren einstelligen Prozentbereich zu rechnen (Umplanungskosten und Effekte aus Baupreissteigerung).

¹ Siehe auch den Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung, S. 11 („Wir werden möglichst frühe Stichtage für die anzuwendende Sach- und Rechtslage vorsehen“) sowie den Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung zwischen Bund und Ländern, S. 5.



- Alternativ kann die DB das Verfahren mit den alten Zahlen fortsetzen. Das EBA entscheidet in diesem Fall erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses über den Lärmschutz auf Basis der neuen Zugzahlen.

Wie bereits angesprochen, gilt § 18g AEG aber nur für den Lärmschutz. Insbesondere die erschütterungstechnischen Untersuchungen muss die DB damit weiter in laufenden Verfahren an neue Zugzahlen anpassen. Damit läuft § 18g AEG oftmals leer, weil neue Zugzahlen sich regelmäßig sowohl auf die Lärm- als auch Erschütterungsprognose auswirken können.

1.2 Änderungsvorschläge

a) Allgemein

Stichtagsregelungen würden den Beurteilungszeitpunkt vorverlagern und so Anpassungsbedarfe reduzieren. Alternativ kämen verpflichtende Übergangsregelungen in Betracht, die vorgeben, dass begonnene Planungen nur unter bestimmten Voraussetzungen anzupassen sind. Jedoch ist zu beachten, dass eine allgemeine Stichtagsregelung verfassungs- und europarechtlich unzulässig wäre. Aber spezifische Stichtagsregelungen können zulässig sein. Das BMDV hat 2022 ein qualifiziertes und umfassendes Gutachten zu der Problematik erstellen lassen. Es enthält zahlreiche Regelungsvorschläge. Nun sollte auf Basis dieses Gutachtens ein Gesetzesvorschlag für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur erarbeitet werden. Der Vorschlag sollte die rechtlichen Spielräume ausnutzen. Übergangsvorschriften dürften niedrigeren Anforderungen unterliegen.

b) Speziell § 18g AEG

§ 18g AEG reicht nicht aus, um die Verfahren hinreichend zu beschleunigen. Insbesondere sollte der Anwendungsbereich auf Erschütterungen ausgeweitet werden. Gestrichen werden sollte zudem, dass die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV nicht erstmalig überschritten werden dürfen.²

2. Benötigte Anpassung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EIGV)

Die Deutsche Bahn hat im Rahmen der Novellierung der EIGV am 10.10.2024 eine Stellungnahme mit Anpassungsvorschlägen (sh. Anhang II) an das BMDV übermittelt. Diese befindet sich aktuell im Erörterungsprozess zwischen dem BMDV und dem Eisenbahnbundesamt. Die Stellungnahme beinhaltet u.a. den Vorschlag einer Stichtagsregelung, bis wann Änderungen des technischen Regelwerks im Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren Berücksichtigung finden (Frozen Standard). Mit dem Vorschlag zu § 5b NEU und § 9 soll klargestellt werden, dass in Vorhaben, die bereits ein fortgeschrittenes Entwicklungsstadium erreicht haben, keine späteren Änderungen des technischen Regelwerks anzuwenden sind, es sei denn, sie dienen der Abwehr konkreter Gefahren. Der Vorschlag folgt dabei der Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

² Vgl. zu den Änderungsvorschlägen im Detail auch die auszugsweise als Anhang I beigefügte Stellungnahme der DB zum Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, S. 4 f.



vom 11.11.2002 (Gz. EW 15/14.61.00/58 B 02) zum Thema Anwendung einer neuen Norm ohne Übergangsfrist.

3. Anhang

- I. Auszug Stellungnahme DB zum Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, S. 4 f.
- II. Auszug Stellungnahme DB zur Anpassung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EIGV), S. 3 ff.

Anhang

Auszug Stellungnahme DB zum Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, S. 4 f.

Artikel 3, Nummer. 5 (§ 18g AEG) - Stichtagsregelung für Verkehrsprognosen:

Mit dieser Regelung werden die Anwendungsmöglichkeiten der in der letzten Legislatur zum Sachverhalt Verkehrsprognose geschaffenen Stichtagsregelungen erweitert, was zu begrüßen ist. Ohne Änderungen kann diese Regelung ihr Beschleunigungspotenzial jedoch nicht hinreichend entfalten.

Ferner besteht jedoch nicht nur aufgrund einer neuen Verkehrsprognose das Risiko von zeitintensiven Umplanungen. In vielen Fällen verzögern sich insbesondere Großprojekte mit ihren ohnehin schon komplexen Genehmigungsverfahren aufgrund von Gesetzesänderungen. Ursächlich ist hierfür, dass es für die Rechtmäßigkeit der Genehmigung auf die Rechtslage im Zeitpunkt ihres Erlasses ankommt. Daher müssen Gesetzesänderungen bis zum Erlass der Genehmigung noch über Umplanungen Eingang in die Antragsunterlagen finden. Mit gesetzlichen Stichtagsregelungen könnte hingegen festgelegt werden, dass für in der Vergangenheit begonnenen Sachverhalte weiterhin die alte Rechtslage anwendbar ist.

Vor diesem Hintergrund sollte die Beauftragung eines grundsätzlichen Gutachtens erfolgen, das Empfehlungen für weitere Stichtagsregelungen / Gesetzgebungsschritte (insbesondere für den Naturschutz) erarbeitet. Die Empfehlungen könnten dann im AEG oder alternativ im sektorübergreifenden Planungsrecht (bspw. im Verwaltungsverfahrensgesetz) umgesetzt werden.

Bis dahin ist für ausreichende Übergangsregelungen in neuen Gesetzen zu sorgen und es sollte die Beschleunigungswirkung der vorgesehenen Stichtagsregelung für Verkehrsprognosen wie folgt gesteigert werden:

- Es sollten alle Aspekte, für die die Verkehrsprognose relevant ist, insbesondere die Erschütterungstechnischen Untersuchungen, in den Anwendungsbereich der Regelung integriert werden. Da die Regelung für andere Aspekte als den Lärmschutz nicht analog herangezogen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.10.2020 – 7 A 9.19), würde eine Änderung und Neuauslegung der Unterlagen (erschütterungstechnische Untersuchungen, aber auch z.B. der artenschutzrechtliche Fachbeitrag) bei sich ändernden Zugzahlen weiterhin erforderlich. Gestrichen werden sollte zudem das Kriterium, wonach die Grenzwerte der 16. BImSchV

4

nicht überschritten werden dürfen. Andernfalls ist – aufgrund der bereits gewonnenen Erfahrungen mit § 18g – der Anwendungsbereich der Stichtagsregelung des § 18 Abs. 1 AEG im Entwurf für die Praxis sehr gering.

- Weiterhin sollte auf die Vorgabe von § 18g Abs. 2 Satz 2 AEG im Entwurf verzichtet werden, wonach der Träger des Vorhabens die Öffentlichkeit frühzeitig über Änderungen der prognostizierten Verkehrsentwicklung zu unterrichten hat. Vielmehr sollte das EBA die Öffentlichkeit unterrichten. Denn zu diesem Zeitpunkt ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung des Vorhabenträgers bereits abgeschlossen und das EBA führt das förmliche Verfahren. Eine parallele Information sollte auch mit Blick auf die Akzeptanz von Beteiligungsformaten vermieden werden.
- Die Regelung sollte dahingehend präzisiert werden, dass es sich bei der einschlägigen Verkehrsprognose um die Verkehrsprognose gemäß geltendem Bedarfsplan handelt, soweit und solange nicht anderweitig gesicherte Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung vorliegen und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) entsprechend angepasst wurde.
- Darüber hinaus lässt die Regelung in Verbindung mit der Gesetzesbegründung noch zwei Fragen offen und erzeugt damit Rechtsunsicherheit. Es nicht geregelt, mit welchem Verfahren nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses noch einmal über den Lärmschutz auf Basis der neuen Verkehrsprognose zu entscheiden ist (bspw. mit Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG mit voraussichtlich erneuter Öffentlichkeitsbeteiligung). Nicht eindeutig ist, ob das EBA in Fällen des § 18g Abs. 2, 3 AEG im Planfeststellungsbeschluss zunächst auch über den Lärmschutz auf Basis der alten Verkehrsprognose entscheidet oder erst im Nachgang, dann nunmehr auf Basis der neuen Verkehrsprognose. Für Letzteres spricht der Gesetzeswortlaut ("vorbehaltlich der Entscheidung zur Lärmversorgung"), für Ersteres die Gesetzesbegründung. Diese sollte entsprechend des Gesetzes gefasst werden.

Anhang II

2. Anpassungsvorschläge zur EIGV im Bereich der Eisenbahninfrastruktur

Geltende Fassung EIGV (Stand: Geändert durch Art. 2 V v. 17.6.2020 (BGBl. I S. 1298))	Anpassungsvorschläge im Bereich Infrastruktur zu bauaufsichtlichen Verfahren (Format: Original, Ergänzung , Streichung , Verschoben)	Bemerkung/ Begründung
<p>§ 2 Begriffsbestimmungen Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind: (...) 5. „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur; (...) 26. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgeführten strukturellen und funktionellen Teile des Eisenbahnsystems; 27. „übrige Eisenbahninfrastruktur“ alle baulichen Anlagen, die nicht in den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung enthalten sind;</p>	<p>§ 2 Begriffsbestimmungen Im Sinne dieser Verordnung ist oder sind: (...) 5. „Bestandteile des Eisenbahnsystems“ die strukturellen Teilsysteme und die übrige Eisenbahninfrastruktur; (...) 26. „Teilsysteme“ die in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgeführten strukturellen und funktionellen Teile des Eisenbahnsystems; 27. „übrige Eisenbahninfrastruktur“ alle baulichen Anlagen, die nicht in den Teilsystemen Infrastruktur, Energie sowie streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung enthalten sind;</p>	<p>Die derzeitige Begriffsbestimmung zu den Bestandteilen des Eisenbahnsystems gemäß § 2., Nr. 5. und Nr. 27. EIGV suggeriert eine klare Abgrenzung zwischen europäischen strukturellen Teilsystemen mit EG-Prüfung nach den technischen Spezifikationen zur Interoperabilität (TSI) und nationaler übrigen Eisenbahninfrastruktur mit Prüfung durch Prüfsachverständige nach den technischen Vorschriften (TV), die sich allerdings nicht in der Anlage 2 der EIGV widerspiegelt. In der Anlage 2 EIGV sind strukturelle Teilsysteme und übrige Eisenbahninfrastruktur miteinander vermischt und eng miteinander verwoben. Zur Auflösung dieser derzeitigen Diskrepanz wird vorgeschlagen, die Anlage 2 zu überarbeiten und zu vereinfachen. Dies wäre eine große Vereinfachung für die Praxis.</p>
<p>§ 5a Ausnahmeverfahren betreffend die Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (1) Der Antrag auf Zulassung von Ausnahmen von der vollständigen oder teilweisen Anwendung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität ist beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Der Antrag ist schriftlich oder elektronisch zu stellen. Der Antragsteller muss dem Antrag die Unterlagen nach Anhang IX Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG beifügen. Das Eisenbahn-Bundesamt kann verlangen, dass der Antrag in elektronischer Form und in einem bestimmten Dateiformat übermittelt wird. (2) Stellt das Eisenbahn-Bundesamt Mängel in dem Antrag fest, gibt es dem Antragsteller unter Angabe der Gründe Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel.</p>	<p>§ 5b Ausnahmen von der Anwendung der notifizierten technischen Vorschriften und der technischen Vorschriften Notifizierte technische Vorschriften oder technische Vorschriften gelten nicht für Vorhaben, die im Zeitpunkt der Einführung der notifizierten technischen Vorschriften oder der technischen Vorschriften oder im Zeitpunkt von deren Änderung in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium oder Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind. Hiervon können die notifizierten technischen Vorschriften und die technischen Vorschriften abweichende Regelungen treffen, soweit ihre Übergangslose Einführung oder Änderung zur Abwehr konkreter Gefahren für Leben oder Gesundheit erforderlich ist.</p>	<p>Einfügen eines § 5b NEU sowie Ergänzung im § 9. Begründung siehe § 9.</p>

Geltende Fassung EIGV (Stand: Geändert durch Art. 2 V v. 17.6.2020 (BGBl. I S. 1298))	Anpassungsvorschläge im Bereich Infrastruktur zu bauaufsichtlichen Verfahren (Format: Original, Ergänzung , Streichung , Verschieben)	Bemerkung/ Begründung
<p>(3) Das Eisenbahn-Bundesamt unterrichtet die Kommission nach Maßgabe des Artikels 7 Absatz 3 oder 4 Satz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 über den Antrag. Es übermittelt der Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden Technischen Spezifikation für die Interoperabilität eine Liste der Vorhaben nach § 5 Nummer 1 in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium auf deutschem Gebiet.</p> <p>(4) In den in § 5 Nummer 2 und 3 genannten Fällen ergeht die Entscheidung, nachdem das in Artikel 7 Absatz 4 Satz 3 und 4 sowie Absatz 7 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannte Verfahren durchgeführt worden ist.</p> <p>(5) Sofern das Eisenbahn-Bundesamt Ausnahmen von der Anwendbarkeit der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität nach § 5 Nummer 1, 2 und 3 zulässt, erstellt es ein Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden Vorschriften und übermittelt dieses der Kommission.</p> <p>(6) Abweichend von Absatz 4 kann das Eisenbahn-Bundesamt zulassen, dass der Antragsteller vor Abschluss des dort genannten Verfahrens die stattdessen anzuwendenden Vorschriften anwendet.</p> <p>(7) Die Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über den Antrag ergeht schriftlich oder elektronisch.</p>		
<p>§ 9 Erfordernis der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahmegenehmigung</p> <p>(1) Das erstmalige Inverkehrbringen eines Fahrzeugs bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen.</p> <p>(2) Die erstmalige Inbetriebnahme eines Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie</p>	<p>§ 9 Erfordernis der Genehmigung für das Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahmegenehmigung</p> <p>(1) Das erstmalige Inverkehrbringen eines Fahrzeugs bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen.</p> <p>(2) Die erstmalige Inbetriebnahme eines Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie</p>	<p>Der Bau von Eisenbahnbetriebsanlagen bedarf der Planfeststellung. Deren Genehmigungswirkung umfasst neben dem Bau grundsätzlich auch den bestimmungsgemäßen Betrieb. § 9 Abs. 2 EIGV schränkt diesen Grundsatz für den Betrieb der Anlage ein: Danach besteht das Erfordernis einer Inbetriebnahmegenehmigung „unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung“. Die Norm trifft keine Aussage zum Umgang</p>

Geltende Fassung EIGV (Stand: Geändert durch Art. 2 V v. 17.6.2020 (BGBl. I S. 1298))	Anpassungsvorschläge im Bereich Infrastruktur zu bauaufsichtlichen Verfahren (Format: Original, Ergänzung , Streichung , Verschoben)	Bemerkung/ Begründung
<p>die erstmalige Inbetriebnahme der übrigen Eisenbahninfrastruktur bedarf einer Inbetriebnahme genehmigung. Satz 1 gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für das Vorhaben.</p> <p>(3) Das Inverkehrbringen eines aufgerüsteten oder erneuerten Fahrzeugs bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen, wenn eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll.</p> <p>(4) Einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf die Inbetriebnahme</p> <p>1. eines aufgerüsteten oder erneuerten Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie</p> <p>2. einer aufgerüsteten oder erneuerten übrigen Eisenbahninfrastruktur,</p> <p>wenn eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll. Die in Anlage 5 genannten Maßnahmen gelten als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten, für die es keiner Inbetriebnahmegenehmigung bedarf.</p>	<p>die erstmalige Inbetriebnahme der übrigen Eisenbahninfrastruktur bedarf einer Inbetriebnahme genehmigung. Satz 1 gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für das Vorhaben.</p> <p>(2a) Absatz 2 gilt unbeschadet einer vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung für das Vorhaben. Nach Unanfechtbarkeit der Planfeststellung oder Plangenehmigung können weitere Anforderungen nur gestellt werden, soweit dies zur Abwehr konkreter Gefahren für Leben oder Gesundheit erforderlich ist. Satz 2 gilt nicht, soweit Technische Spezifikationen für die Interoperabilität, die unmittelbar geltendes Recht der Europäischen Union sind, etwas Abweichendes regeln.</p> <p>(3) Das Inverkehrbringen eines aufgerüsteten oder erneuerten Fahrzeugs bedarf einer Genehmigung für das Inverkehrbringen, wenn eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll.</p> <p>(4) Einer Inbetriebnahmegenehmigung bedarf die Inbetriebnahme</p> <p>1. eines aufgerüsteten oder erneuerten Teilsystems Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie</p> <p>2. einer aufgerüsteten oder erneuerten übrigen Eisenbahninfrastruktur,</p> <p>wenn eine in Anlage 4 genannte Maßnahme durchgeführt werden soll. Die in Anlage 5 genannten Maßnahmen gelten als Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten.</p>	<p>mit geändertem Regelwerk in der Phase zwischen dem Erlass des Planrechts und dem Verfahren der Inbetriebnahme genehmigung. Infolgedessen besteht das Risiko, dass Bauvorhaben auch im fortgeschrittenen Bauzustand noch geändert werden müssen, wenn nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses neues technisches Regelwerk in Kraft gesetzt wird. Allerdings darf in einen rechtmäßigen Planrechtsentscheid nach § 49 Abs. 2 VwVfG nur unter den darin genannten Voraussetzungen eingegriffen werden. Eine veränderte Rechtslage allein ist grundsätzlich nicht ausreichend.</p> <p>Diesen gesetzlichen Anforderungen genügt § 9 Abs. 2 EIGV nicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Forderung, zur Planrechtsentscheidung nachgängiges Regelwerk zu beachten, steht deshalb in Widerspruch zum Grundsatz des Vertrauensschutzes. Denn mit Vorliegen des bestandskräftigen Planrechts entsteht beim Vorhabenträger eine geschützte Rechtsposition, in die grundsätzlich nicht eingegriffen werden darf. Hat der Vorhabenträger vom Baurecht bereits Gebrauch gemacht, ist diese Rechtsposition als Bestandsschutz nochmals verstärkt. • Aufgrund des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit sind Eingriffe in diese Rechtsposition nur zulässig, wenn von dem Bauwerk eine konkrete Gefahr für Leben oder Gesundheit ausgeht. U.a. in den Bauordnungen der Länder ist diese Rechtslage auch abgebildet.
<p>§ 27 Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen</p> <p>(1) Sicherungstechnische und elektrotechnische Systeme sowie Bestandteile dieser Systeme können vom Eisenbahn-Bundesamt eine</p>	<p>§ 27 Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen und deren Bestandteilen</p> <p>(1) Sicherungstechnische und elektrotechnische Systeme sowie Bestandteile dieser Systeme können vom Eisenbahn-Bundesamt eine</p>	<p>Die Mehrfachanwendung einer Komponente als Voraussetzung für die Erteilung einer GluV sollte in §27 (1) 1. entfallen.</p> <p>Die Eingrenzung der Erteilung einer GluV auf Mehrfachanwendung eines Systems führt dazu, dass die</p>