

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

AEG

Ausfertigungsdatum: 27.12.1993

Vollzitat:

"Allgemeines 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"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 3 G v. 22.12.2023 I Nr. 409

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 1.1.1994 +++)

(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:

Umsetzung der

EURL 2016/797

(CELEX Nr: 32019L0797) vgl. G v. 16.3.2020 I 501

EURL 2016/798

(CELEX Nr: 32019L0798) vgl. G v. 16.3.2020 I 501

+++)

Das G wurde als Artikel 5 G 930-8 v. 27.12.1993 I 2378 (ENeuOG) vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 11 Abs. 1 Satz 1 dieses G am 1.1.1994 in Kraft getreten.

§ 1 Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen

(1) Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt. Dieses Gesetz dient ferner der Umsetzung oder der Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts, soweit diese Rechtsakte Sachbereiche dieses Gesetzes betreffen.

(2) Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebbahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart. Es gilt ferner nicht für die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom, und Telekommunikationsleistungen, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes etwas anderes bestimmt ist.

(3) Die Vorschriften dieses Gesetzes sind, vorbehaltlich des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a in Verbindung mit Satz 2, nicht anzuwenden, soweit in der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung inhaltsgleiche oder entgegengesetzte Regelungen vorgesehen sind.

(4) Die Verordnung (EU) 2021/782 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Absatz 2 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonenverkehrs anzuwenden, die ausschließlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.

(5) Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden, und daß durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(2) Verkehrsdienste sind Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. Innerhalb der Verkehrsdienste können Marktsegmente gebildet werden.

- (3) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind alle Eisenbahnen, deren Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Traktion sicherstellen. Dies schließt auch Fahrzeughalter ein.
- (4) Grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste sind Verkehrsdienste, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert; der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.
- (5) Grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste sind Verkehrsdienste zur Beförderung von Fahrgästen, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist. Der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- oder Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.
- (6) Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.
- (6a) Eisenbahnanlagen sind die in Anlage 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes aufgeführten Eisenbahninfrastrukturen.
- (7) Betreiber von Eisenbahnanlagen ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Betrieb, die Instandhaltung, den Ausbau und die Erneuerung von Eisenbahnanlagen innerhalb eines Netzes zuständig ist.
- (7a) Betreiber der Schienenwege ist jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen, der für den Ausbau, den Betrieb, die Unterhaltung, die Instandhaltung und die Erneuerung der Schienenwege, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, zuständig ist, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen.
- (7b) Ausbau der Eisenbahnanlagen ist die darauf bezogene Netzplanung, die Finanz- und Investitionsplanung sowie der Bau und die Umrüstung der Eisenbahnanlagen.
- (7c) Instandhaltung der Eisenbahnanlagen sind Arbeiten zur Erhaltung des Zustands und der Kapazität der bestehenden Eisenbahnanlagen.
- (7d) Erneuerung der Eisenbahnanlagen sind umfangreiche Arbeiten zum Austausch bestehender Infrastrukturen, mit denen die Gesamtleistung der Eisenbahnanlagen nicht verändert wird.
- (7e) Umrüstung der Eisenbahnanlagen sind umfangreiche Arbeiten zur Änderung der Infrastruktur, mit denen deren Gesamtleistung verbessert wird.
- (7f) Unterhaltung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind Arbeiten zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit einer bestehenden Betriebsanlage einschließlich der Anpassung an geltendes Recht oder die anerkannten Regeln der Technik.
- (8) Werksbahnen sind Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden. Davon umfasst ist eine Eisenbahninfrastruktur, die dem innerbetrieblichen Transport oder der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für das Unternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur betreibt, oder für die mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen dient. Dem Vorliegen der Voraussetzungen nach Satz 1 steht nicht entgegen, wenn über die Eisenbahninfrastruktur auch Transporte für den eigenen Güterverkehr angeschlossener Eisenbahnen oder an der Infrastruktur ansässiger Unternehmen durchgeführt werden oder sonstige Nutzungen gelegentlich oder in geringem Umfang gestattet werden.
- (9) Serviceeinrichtungen sind die Anlagen, unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung, um eine oder mehrere der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen erbringen zu können.
- (10) Abstellgleise sind Gleise, die speziell für das zeitweilige Abstellen von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind.

(11) Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen zuständig ist.

(12) Schienenpersonennahverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abzudecken. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(13) Fahrzeughalter sind Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen können.

(14) Wagenhalter sind Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nicht selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen können.

(15) Eisenbahnen oder Unternehmen des Bundes sind Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden.

(16) Stadt- und Vorortverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines, auch grenzüberschreitenden, Ballungsraumes sowie die Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken.

(17) Ein Ballungsraum ist ein städtisches Gebiet mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250 000 Einwohnern oder ein Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1 000 Einwohnern pro Quadratkilometer.

(18) Regionalverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer, auch grenzüberschreitenden, Region abzudecken.

(19) Eine Unternehmensgenehmigung ist eine Genehmigung, die eine Genehmigungsbehörde einem Unternehmen erteilt und damit dessen Befähigung anerkennt,

1. Eisenbahnverkehrsdienste als Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringen, wobei diese Befähigung auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt sein kann,
2. selbstständig am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter teilzunehmen oder
3. Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige zu betreiben.

(20) Ein Netz oder Schienennetz sind die gesamten Eisenbahnanlagen, die von einem Betreiber von Eisenbahnanlagen betrieben werden.

(21) Gefährliche Ereignisse sind Unfälle und Störungen im Eisenbahnbetrieb.

(22) Sonstige Verantwortliche im Eisenbahnbereich sind die Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer, die aufgeführt sind in Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 2a Feststellung der Eisenbahneigenschaft

Die für Eisenbahnverkehr zuständige oberste Landesbehörde stellt auf Antrag, soweit es sich nicht um Schienenbahnen des Bundes handelt, im Benehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr fest,

1. ob und inwieweit eine Schienenbahn eine Eisenbahn im Sinne dieses Gesetzes ist,
2. ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des § 2 Absatz 12 vorliegt oder
3. ob eine Eisenbahn
 - a) Stadt- und Vorortverkehr nach § 2 Absatz 16 oder
 - b) Regionalverkehr nach § 2 Absatz 18

im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes betreibt.

§ 2b Übergeordnetes Netz

(1) Das übergeordnete Netz als Teil des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist das regelspurige Eisenbahnnetz, ausgenommen

1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden;
2. Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden;
3. Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist;
4. Infrastrukturen, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

(2) Funktional getrennt nach Absatz 1 Nummer 1 bedeutet, dass in der Regel keine Züge zwischen dem übergeordneten Netz und dem davon funktional getrennten Netz übergehen. Das schließt nicht aus, dass

1. Züge aus dem funktional getrennten Netz in angrenzende Bahnhöfe des übergeordneten Netzes fahren und in diesen Bahnhöfen Gleise gemeinsam mit Zügen aus dem übergeordneten Netz genutzt werden,
2. in abgegrenzten Netzen für Stadtschnellbahnen (S-Bahnen), in denen neben Mischverkehrsstrecken Abschnitte mit spezifischen Abweichungen von allgemeinen Infrastrukturanforderungen ausschließlich von S-Bahn-Fahrzeugen bedient werden, S-Bahn-Fahrzeuge auch auf die Mischverkehrsabschnitte übergehen oder
3. Hybridfahrzeuge, deren technische Parameter den Einsatz in dem funktional getrennten Netz und dem übergeordneten Netz zulassen, regelmäßig für Zugfahrten zwischen diesen Netzen eingesetzt werden.

§ 2c Zuordnung zum übergeordneten Netz

(1) Öffentliche Betreiber der Schienenwege haben der nach § 5 Absatz 1a zuständigen Behörde auf Verlangen die für die Zuordnung zum übergeordneten Netz im Sinne des § 2b erforderlichen Daten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

(2) Die nach § 5 Absatz 1a zuständige Behörde entscheidet innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Vorschrift, bei Neubau sechs Monate nach Betriebsaufnahme über die Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege zu dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b. Sie übermittelt unverzüglich dem betroffenen Betreiber eine Entscheidung, welche die dem übergeordneten Netz zugeordnete Eisenbahninfrastruktur beschreibt. Ist bereits eine Sicherheitsgenehmigung erteilt, so gilt die darin beschriebene Eisenbahninfrastruktur als dem übergeordneten Netz im Sinne des § 2b zugehörig; § 2b Absatz 1 bleibt unberührt.

(3) Änderungen der Umstände, die für die Zuordnung zum übergeordneten Netz entscheidend sind, hat der betroffene Betreiber der Schienenwege gegenüber der nach Absatz 1 zuständigen Behörde unverzüglich anzuzeigen. Die Behörde entscheidet von Amts wegen oder auf Antrag des Betreibers der Schienenwege erneut über die Zuordnung der Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz.

(4) Die nach § 5 Absatz 1a zuständige Landesbehörde teilt bestandskräftige Entscheidungen über die Zuordnung nach Absatz 2 unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt mit.

(5) Das Eisenbahn-Bundesamt führt die von den Ländern gemeldeten Eisenbahninfrastrukturen des übergeordneten Netzes in einer Liste zusammen und ergänzt diese um die Eisenbahninfrastrukturen des übergeordneten Netzes der seiner Zuständigkeit unterliegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Es hält die Liste auf dem neuesten Stand und stellt sie, gegen anonymen Zugriff geschützt, auf seiner Internetseite bereit.

§ 3 Öffentlicher Eisenbahnverkehr

(1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr (öffentliche Eisenbahnen), wenn sie als

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann (öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen),

2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen (öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen),
3. Betreiber der Schienenwege Zugang zu ihren Schienenwegen gewähren müssen (öffentliche Betreiber der Schienenwege).

(2) Die nicht von Absatz 1 erfassten Eisenbahnen und Werksbahnen sind nichtöffentliche Eisenbahnen.

§ 4 Sicherheitspflichten und Notfallpläne, Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes

(1) Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge müssen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit

1. an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme oder zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens und
2. an den Betrieb

genügen.

(2) Ist in einer Rechtsvorschrift eine Genehmigung für die Inbetriebnahme einer Eisenbahninfrastruktur oder eines Fahrzeuges oder für das Inverkehrbringen eines Fahrzeuges vorgeschrieben, dann können Eisenbahnen, Halter von Eisenbahnfahrzeugen oder Hersteller die Genehmigung beantragen.

(3) Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet,

1. ihren Betrieb sicher zu führen und
2. an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken.

Eisenbahnen sind zudem verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

(4) Eisenbahnen, die eine Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung benötigen, haben ein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 Absatz 1 bis 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. Die übrigen Eisenbahnen haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen und über deren Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen.

(5) Die Eisenbahnen haben von ihnen nicht mehr verwendete Aufzeichnungen über das System nach Absatz 4 Satz 1 und 2 unverzüglich als solche zu kennzeichnen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(6) Im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt

1. die Erteilung von Baufreigaben, Genehmigungen, Bewilligungen, Erlaubnisse und sonstige Zulassungen sowie
2. die Abnahmen, Prüfungen und Überwachungen

auf Grund anderer Gesetze und Verordnungen des Bundes. Folgende Zulassungen nach Satz 1 Nummer 1 dürfen nur im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde erteilt werden:

1. Erlaubnisse und Bewilligungen für Gewässerbenutzungen nach § 8 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes,
2. Zulassungen nach § 78a Absatz 2 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Von der Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt nach Satz 1 Nummer 2 ausgenommen ist die Gewässeraufsicht nach § 100 des Wasserhaushaltsgesetzes für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, die Anlagen im Sinne des § 36 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sind. § 5 Absatz 5 bleibt unberührt.

(7) Der Betreiber der Schienenwege muss auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zum Gegenstand seines Unternehmens machen.

(8) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste zur Beförderung von Personen betreiben, haben für Großstörungen der Dienste Notfallpläne für die Erbringung von Hilfeleistungen für Fahrgäste im Sinne von Artikel 20 der Verordnung (EU) 2021/782 aufzustellen und, soweit erforderlich, mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen. Satz 1 gilt nicht für Verkehrsdienste des

Schienenpersonennahverkehrs und Verkehrsdienste, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.

§ 4a Instandhaltung

(1) Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind für die Instandhaltung jedes ihrer Eisenbahnfahrzeuge zuständig (für die Instandhaltung zuständige Stelle). Sie können die Aufgabe nach Satz 1 auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle eines Dritten übertragen.

(2) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen für den sicheren Betrieb sind die für die Instandhaltung zuständigen Stellen verpflichtet, die von ihnen zur Instandhaltung übernommenen Eisenbahnfahrzeuge in betriebs sicherem Zustand zu halten.

(3) Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben ein Instandhaltungssystem einzurichten und über dessen Inhalt in nicht personenbezogener Form Aufzeichnungen zu führen. Die Instandhaltung richtet sich nach

1. den Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges und
2. den anwendbaren Anforderungen, einschließlich der einschlägigen Regelungen zur Fahrzeuginstandhaltung.

Das Instandhaltungssystem der Stellen, die zuständig sind für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die im übergeordneten Netz verkehren, richtet sich nach den Anforderungen des Artikels 14 Absatz 3 Satz 1 bis 3 der Richtlinie (EU) 2016/798. Satz 3 gilt nicht für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden oder die auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 betrieben werden und ausschließlich bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes fahren. Die Stellen für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die nicht von der Verpflichtung nach Satz 3 erfasst sind, haben in geeigneter Weise Regelungen zur Erfüllung der Anforderungen der öffentlichen Sicherheit festzulegen.

(4) Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben Aufzeichnungen über den Inhalt des Instandhaltungssystems, die sie nicht mehr verwenden, unverzüglich als solche zu kennzeichnen. Die Stellen sind verpflichtet, diese Aufzeichnungen ab dem Tag der Kennzeichnung fünf Jahre lang aufzubewahren.

(5) Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen haben die Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeuges so lange aufzubewahren, wie das Eisenbahnfahrzeug als ein solches verwendet werden kann. Die Instandhaltungsnachweise jedes Eisenbahnfahrzeuges, die zu den Instandhaltungsunterlagen zählen, sind dabei nach DIN 27201-2:2012-02² aufzubewahren.

² Amtlicher Hinweis: Diese DIN-Norm ist im Beuth Verlag GmbH, Berlin, erschienen und beim Deutschen Patent- und Markenamt in München archivmäßig gesichert niedergelegt.

§ 4b Prüfsachverständige

(1) Prüfsachverständige prüfen im Auftrag der Eisenbahnen, der Hersteller, der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder

1. die Einhaltung der nationalen technischen Vorschriften, die nicht nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1; L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/106/EU (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42) geändert worden ist, oder nach Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44) in der jeweils geltenden Fassung notifiziert worden sind, oder
2. den Nachweis einer zulässigen Abweichung von in Nummer 1 bezeichneten technischen Vorschriften im Bereich
 - a) der Erstellung von baulichen Anlagen, Signalanlagen, Telekommunikationsanlagen und elektrotechnischen Anlagen sowie
 - b) der Verwendung von Bauprodukten, Bauarten, Komponenten, Systemen und Verfahren.

Prüfsachverständige werden anerkannt, sofern sie die erforderliche Fachkompetenz besitzen, zuverlässig und vom Auftraggeber unabhängig sind. Ihre Tätigkeit wird überwacht. Das Nähere zu Anerkennung und Überwachung regelt eine Rechtsverordnung im Sinne des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1f.

(2) Prüfsachverständige nach Absatz 1 werden im Falle eines Auftrages der Sicherheitsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder als deren Verwaltungshelfer tätig.

§ 5 Eisenbahnaufsicht

(1) Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung

1. dieses Gesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen,
 2. des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union, soweit es Gegenstände dieses Gesetzes oder die Verordnung (EU) 2021/782 betrifft,
 3. von zwischenstaatlichen Vereinbarungen, soweit sie Gegenstände dieses Gesetzes betreffen,
- überwacht.

(1a) Für die Eisenbahnaufsicht und für Genehmigungen sind, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, zuständig

1. der Bund für
 - a) Eisenbahnen des Bundes mit Sitz im Inland,
 - b) Eisenbahnen des Bundes ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung oder des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,
 - c) nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich der Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland,
2. die Länder für
 - a) nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Inland,
 - b) nichtbundeseigene Eisenbahnen ohne Sitz im Inland hinsichtlich des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

(1b) Für die Eisenbahnaufsicht und für Genehmigungen ist, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, zuständig

1. für Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 Buchstabe a das Land, in dem sie ihren Sitz haben,
2. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Absatz 1a Nr. 2 jeweils das Land, in dem sie ihre Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Im Falle des Satzes 1 Nr. 2 können die beteiligten Länder etwas anderes vereinbaren.

(1c) Die für die Eisenbahnaufsicht über ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständige Behörde hat auch die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit diese die ihrer Aufsicht unterliegende Eisenbahninfrastruktur benutzen.

(1d) Dem Bund obliegt

1. die Anerkennung und Überwachung der
 - a) benannten Stellen im Sinne des Artikels 2 Nummer 42 in Verbindung mit Artikel 27 ff. der Richtlinie (EU) 2016/797,
 - b) bestimmten Stellen im Sinne des Artikels 2 Nummer 42 in Verbindung mit Artikel 45 der Richtlinie (EU) 2016/797,
2. die Aufgabe der Anerkennungsstelle von Bewertungsstellen im Sinne des Artikels 7 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8), die durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6; L 70 vom 16.3.2016, S. 38) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung und
3. die Anerkennung und Überwachung der Zertifizierungsstellen im Sinne des Artikels 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit

Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 360).

Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr. Anerkennungen nach Satz 1 erteilt die Sicherheitsbehörde auf Antrag. Unbeschadet des Satzes 1 Nummer 1 Buchstabe a und b obliegt dem Bund die Wahrnehmung der Aufgaben einer benannten Stelle sowie einer bestimmten Stelle, wenn solche Stellen nach dem Recht der Europäischen Union im Zusammenhang mit dem interoperablen Eisenbahnsystem einzurichten sind. Hierzu werden bei der für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständigen Bundesbehörde eine benannte Stelle und eine bestimmte Stelle eingerichtet.

(1e) Dem Bund obliegen für die Eisenbahnen im übergeordneten Netz, für die Halter von hierauf verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen, für die für deren Instandhaltung zuständigen Stellen und für die sonstigen Verantwortlichen im übergeordneten Netz

1. die Genehmigung der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme und Teile von diesen im Sinne des Rechts der Europäischen Union;
- 1a. die Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen und von Fahrzeugtypgenehmigungen nach Artikel 21 Absatz 8 und Artikel 24 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- 1b. im Fall der Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen oder im Fall der Erteilung einer Fahrzeugtypgenehmigung durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union die Bewertung des Dossiers, um dessen Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz in Bezug auf Artikel 21 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2016/797 und die in Artikel 21 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a, b und c der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgeführten Bestandteile in Bezug auf die einschlägigen nationalen Vorschriften zu prüfen;
2. die Erteilung von
 - a) einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen nach Artikel 10 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/798 und
 - b) Sicherheitsgenehmigungen;
- 2a. im Fall der Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung durch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union die Bewertung, ob das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsvorschriften einhält;
3. die Anerkennung von Schulungseinrichtungen und die Überwachung deren Tätigkeit sowie das Führen eines Registers über die Schulungseinrichtungen;
4. die Eisenbahnaufsicht, ausgenommen die Überwachung der Beachtung der Vorschriften der §§ 10 bis 13, über nichtbundeseigene Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen;
- 4a. die Eisenbahnaufsicht über Wagenhalter nach § 32, die Eisenbahnfahrzeuge im Fahrzeugeinstellungsregister der Bundesrepublik Deutschland oder im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen haben;
5. die Eisenbahnaufsicht über das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten im Sinne des Rechts der Europäischen Union;
6. die Überwachung der von öffentlichen Eisenbahnen festgelegten Regeln, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als eine Eisenbahn im übergeordneten Netz gelten;
7. die Führung eines behördlichen Fahrzeugeinstellungsregisters, soweit dieses nach dem Recht der Europäischen Union einzurichten ist;
8. die Erteilung, Aussetzung und Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen und die Überwachung des Fortbestehens der Erteilungsvoraussetzungen;
9. die
 - a) Überwachung des Verfahrens zur Erteilung von Zusatzbescheinigungen über die Infrastruktur und die Fahrzeuge, die der Inhaber eines Triebfahrzeugführerscheins nutzen und führen darf (Zusatzbescheinigungen),

- b) Überwachung, ob die Erteilungsvoraussetzungen für Zusatzbescheinigungen fortbestehen, und die erforderlichen Aufsichtsmaßnahmen,
 - c) Bearbeitung von Beschwerden im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung von Zusatzbescheinigungen;
10. das Führen eines Triebfahrzeugführerscheinregisters;
11. die Anerkennung oder Zulassung von
- a) Ärzten und Psychologen zur Tauglichkeitsuntersuchung und
 - b) Prüfern
- für die Erteilung von Triebfahrzeugführerscheinen und Zusatzbescheinigungen und deren Überwachung sowie die Führung jeweils eines Registers hierüber;
12. das Genehmigen von Ausnahmen von der Anwendung bestimmter technischer Spezifikationen für die Interoperabilität.

Der Bund nimmt die Aufgaben nach Satz 1 durch die für die Eisenbahnaufsicht nach Absatz 2 Satz 1 zuständige Bundesbehörde als Sicherheitsbehörde wahr.

(1f) (weggefallen)

(1g) (weggefallen)

(1h) Dem Bund obliegt die Anerkennung und Überwachung von Prüfsachverständigen im Sinne von § 4b.

(1i) Die Aufgaben und die Befugnisse der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden bleiben im Übrigen unberührt.

(1j) Die Aufgaben und Befugnisse der Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bleiben unberührt.

(2) Für den Bund sind zuständig die nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz bestimmten Behörden, für das jeweilige Land die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Das jeweilige Land und der Bund können miteinander vereinbaren, die Eisenbahnaufsicht, die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen sowie die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen ganz oder teilweise dem Bund zu übertragen. Der mit den übertragenen Aufgaben verbundene Aufwand ist dabei dem Bund zu erstatten. Die für den Bund nach Satz 1 zuständige Behörde führt die übertragenen Aufgaben nach den Weisungen und für Rechnung des Landes aus. Die Landesregierung kann anderen öffentlichen oder privaten Stellen die Eisenbahnaufsicht und die Befugnis zur Erteilung von Genehmigungen ganz oder teilweise durch Rechtsverordnung übertragen. Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Sinne dieses Gesetzes ist auch die Stelle, der die Landesregierung nach Satz 5 oder das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz Aufgaben übertragen hat.

(3) Die Landesregierung bestimmt die Behörde, die zuständig ist für Eisenbahnen des Bundes sowie für nichtbundeseigene Eisenbahnen betreffend den Schienenpersonennahverkehr dieser Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, soweit es sich um die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung handelt.

(4) Abweichend von den Absätzen 1a und 1b ist zuständig für die Genehmigung und Überwachung der Einhaltung von Tarifen

- 1. im Schienenpersonenfernverkehr der Bund,
- 2. im Schienenpersonennahverkehr die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz hat,
- 3. eines Verkehrs- und Tarifverbundes, die von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendet werden, die von der Landesregierung bestimmte Behörde des Landes, in dem der jeweilige Verbund seinen Sitz hat.

Hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz im Ausland, ist im Schienenpersonennahverkehr die Behörde des Landes zuständig, in dem der nach der Streckenlänge überwiegende Teil der genutzten Eisenbahninfrastruktur liegt. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung nach Anhörung der Genehmigungsbehörden der vom Anwendungsbereich eines Tarifs berührten Länder.

(4a) Abweichend von den Absätzen 1a und 1b obliegt dem Bund für die regelspurigen Eisenbahnen die Eisenbahnaufsicht über die Einhaltung der Verordnung (EU) 2021/782, des § 4 Absatz 8, der §§ 10, 10a, 12a und 12b sowie der Vorschriften einer auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a erlassenen Rechtsverordnung. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Stelle für die Durchsetzung im Sinne des Artikels 31 der Verordnung (EU) 2021/782 für regelspurige Eisenbahnen.

(5) Die Einhaltung von Arbeitsschutzvorschriften wird von den nach diesen Vorschriften zuständigen Behörden überwacht. Für Schienenfahrzeuge und Anlagen, die unmittelbar der Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen, kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Zuständigkeit auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen.

§ 5a Aufgaben und Befugnisse der Eisenbahnaufsichtsbehörden

(1) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben die Aufgabe, die Einhaltung der in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften zu überwachen, soweit in diesem Gesetz nichts Besonderes bestimmt ist. Sie haben dabei insbesondere die Aufgabe,

1. Gefahren abzuwehren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen, und
2. gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zu untersuchen, soweit es sich dabei nicht um gefährliche Ereignisse handelt, deren Untersuchung gemäß § 5b Absatz 1 der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung obliegt.

(2) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber denjenigen, die durch die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften verpflichtet werden, die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Absatz 1 genannten Vorschriften erforderlich sind. Ist der Verpflichtete Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, die die Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellt hat, und stellt die Sicherheitsbehörde ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so hat sie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich darüber zu unterrichten und über etwaige Maßnahmen, die gegen das Sicherheitsrisiko getroffen worden sind, zu informieren.

(2a) Die Sicherheitsbehörde teilt sicherheitsrelevante Feststellungen über und getroffene Maßnahmen bezüglich Eisenbahnverkehrsunternehmen, die grenzüberschreitend tätig sind, denjenigen Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit, die ebenfalls diese Eisenbahnverkehrsunternehmen überwachen müssen. Die Sicherheitsbehörde kann einen gemeinsamen Aufsichtsplan mit den Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufstellen.

(3) Die nach § 5 Abs. 1c zuständige Aufsichtsbehörde hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber nur die Befugnisse nach Absatz 2, Absatz 4 Nr. 2, 4 und Absatz 5. Sie hat die nach § 5 Abs. 1a, 1b und 2 sonst für das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständige Aufsichtsbehörde über Beanstandungen und getroffene Maßnahmen zu unterrichten.

(4) Die nach Absatz 2 Verpflichteten und die für sie tätigen Personen müssen den Eisenbahnaufsichtsbehörden und ihren Beauftragten zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht gestatten,

1. Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu betreten,
2. Eisenbahnfahrzeuge zu betreten sowie unentgeltlich und ohne Fahrausweis mitzufahren,
3. Bücher, Geschäftspapiere, Unterlagen, insbesondere Unterlagen, die die Verpflichtung der Eisenbahnen nach den §§ 4, 12 und 14 betreffen, einzusehen,
4. Gegenstände sowie Aufzeichnungen über Fahrtverlauf, Zugmeldungen und Störungen in amtliche Verwahrung zu nehmen.

(5) Die nach Absatz 2 Verpflichteten und die für sie tätigen Personen haben den Eisenbahnaufsichtsbehörden und ihren Beauftragten alle für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen

1. Auskünfte zu erteilen,
2. Nachweise zu erbringen,
3. Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

(6) Unternehmen, die Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherheitssysteme im Inland instand halten, und die für sie tätigen Personen sind verpflichtet, den nach § 5 Absatz 1a, 1b, 1e und 2 zuständigen Aufsichtsbehörden und ihren Beauftragten zur Durchführung der Eisenbahnaufsicht zu gestatten, Eisenbahnfahrzeuge sowie Betriebsleit- und Sicherheitssysteme innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden zu untersuchen. Sie haben die dazu erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten. Findet die Instandhaltung im Ausland statt, sollen die Eisenbahnen den Aufsichtsbehörden die Prüfung nach Satz 1 ermöglichen.

(7) (weggefallen)

(8) Im Rahmen seiner Zuständigkeit nach § 5 Absatz 4a obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt auch die Bearbeitung von Beschwerden über einen mutmaßlichen Verstoß einer regelspurigen Eisenbahn oder eines Reiseveranstalters oder Fahrkartenverkäufers im Sinne des Artikels 3 Nummer 4 oder Nummer 5 der Verordnung (EU) 2021/782 gegen die Vorschriften dieser Verordnung, gegen § 4 Absatz 8 oder die §§ 10, 10a, 12a oder 12b oder gegen die Vorschriften einer auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a erlassenen Rechtsverordnung.

(8a) Die Eisenbahnaufsichtsbehörde kann natürliche oder juristische Personen des Privatrechts beauftragen, an der Erfüllung der Aufgaben mitzuwirken.

(8b) Die Absätze 4 und 5 gelten auch für die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und für ihre Beauftragten bei Vor-Ort-Besuchen, Inspektionen und Audits, die der Erteilung, der Änderung, der Rücknahme oder dem Widerruf von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen dienen.

(9) Die Eisenbahnaufsichtsbehörden können ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

§ 5b Eisenbahn-Unfalluntersuchung

(1) Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung untersucht Unfälle und Störungen im Sinne des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 (gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb) mit Ausnahme der gefährlichen Ereignisse auf den in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c und Absatz 3 Buchstabe a bis c der Richtlinie (EU) 2016/798 bezeichneten Infrastrukturen, soweit diese nicht zu Eisenbahninfrastrukturen des Bundes gehören.

(2) Die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb gemäß Absatz 1 erfolgt unabhängig von Zuständigkeiten und Befugnissen der Aufsichtsbehörden, Sicherheitsbehörden, Regulierungsbehörden, Strafverfolgungsbehörden, Konformitätsbewertungsstellen, Eisenbahnen, Haltern von Eisenbahnfahrzeugen und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

(3) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben gegenüber den Eisenbahnen und anderen Beteiligten eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb die Befugnisse einer Eisenbahnaufsichtsbehörde nach § 5a Absatz 4 bis 6, 8a und 9. Darüber hinaus ist der Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung und ihren Bediensteten und Beauftragten auf Verlangen von den Eisenbahnen und anderen Beteiligten eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb

1. ungehinderter Zugang zum Ort des gefährlichen Ereignisses sowie zu Fahrzeugen und Fahrzeugteilen und zu deren Ladung sowie zu der mit dem gefährlichen Ereignis im Zusammenhang stehenden Infrastruktur und den Sicherungsanlagen,

2. die unverzügliche Spurenaufnahme und dokumentierte Entnahme von Gegenständen und Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertezwecken,
3. unverzüglicher Zugang zu Aufzeichnungsanlagen, Aufzeichnungsträgern und sonstigen Aufzeichnungen sowie deren Auswertung,
4. Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung toter oder verletzter Personen oder von Proben solcher Personen,
5. Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der beteiligten Betriebspersonale oder von entsprechenden Proben solcher Personen,
6. ungehinderter Zugang zu allen weiteren sachdienlichen Informationen oder Aufzeichnungen

zu gewähren, soweit dies für die Erreichung des Untersuchungszwecks erforderlich ist. Die Sätze 1 und 2 gelten für Anlagen, Einrichtungen, Fahrzeuge der Bundeswehr und deren Ladung sowie Angehörige der Bundeswehr nur insoweit, wie Belange der militärischen Sicherheit nicht beeinträchtigt werden.

(4) Auf Verlangen einer Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung sind die an gefährlichen Ereignissen beteiligten Eisenbahnen und die für sie tätigen Personen verpflichtet, die Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung bei einer Untersuchung zu unterstützen durch

1. Überführung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in zur weiteren Untersuchung geeignete Werkstätten,
2. Auslesung und Auswertung von fahrzeugseitigen Diagnoseeinrichtungen,
3. Sicherung von Beweisen an der Ereignisstelle und hiervon abgesetzter Infrastruktureinrichtungen wie durch Messzugfahrten sowie Auslesung und Auswertung von Sicherungsanlagen.

Die Möglichkeit eines zivilrechtlichen Rückgriffs auf den Verursacher des gefährlichen Ereignisses bleibt unberührt.

(5) Die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes über die Ermittlung des Sachverhaltes im Verwaltungsverfahren gelten für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb entsprechend. Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung ist befugt, eine Versicherung an Eides statt zu verlangen. Zeugen und Sachverständige sind zur Aussage oder zur Erstattung eines Gutachtens verpflichtet; § 5a Absatz 5 Satz 3 sowie § 65 Absatz 1 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gelten entsprechend. Zeugen und Sachverständige sind auf Antrag nach Maßgabe des Gesetzes über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen zu entschädigen.

(6) Dem Bund obliegt die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen, die seiner Eisenbahnaufsicht unterliegen. Der Bund nimmt die Aufgabe der Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung durch die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung wahr. In allen anderen Fällen liegt die Zuständigkeit bei der vom Land bestimmten Stelle.

(7) Die Aufgaben und Befugnisse der für die Strafverfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zuständigen Behörden bleiben unberührt.

(8) Die Aufgaben und Befugnisse der für die Gefahrenabwehr zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden bleiben unberührt. Einzelheiten des Vorgehens an der Unfallstelle sind in einer Verwaltungsvereinbarung zu regeln.

§ 5c Erhebung, Verarbeitung und Nutzung von Daten

(1) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung darf im Rahmen ihrer Befugnisse nach § 5b Absatz 3 personenbezogene Daten aller an dem gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb beteiligten oder von diesem betroffenen Personen sowie von Zeugen und anderen Personen, die im Rahmen der Untersuchung dieses gefährlichen Ereignisses Aussagen machen, erheben, verarbeiten und nutzen, soweit dies für die Erfüllung des Untersuchungsauftrags nach § 5b Absatz 1 erforderlich ist. Ebenso stellen sie die beteiligten Eisenbahn- und gegebenenfalls Straßenfahrzeuge mit identifizierenden Fahrzeug- und Halterdaten fest.

(2) Personenbezogene Daten im Sinne des Absatzes 1 sind

1. Name und Vorname,
2. Anschrift und Telekommunikationsinformationen,
3. Stellung im Eisenbahnbetrieb oder in der Eisenbahn,
4. die nachgewiesenen Befähigungen gemäß § 54 Absatz 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung,

5. Beruf und beruflicher Werdegang,
6. Betriebsdiensttauglichkeit gemäß § 48 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung,
7. Angaben zum aktuellen Gesundheitszustand und zu Vorerkrankungen, soweit hierin ein Bezug zum gefährlichen Ereignis gesehen werden kann.

(3) Die nach Absatz 1 oder weiteren Vorschriften dieses Gesetzes erhobenen und gespeicherten personenbezogenen Daten, insbesondere vertrauliche Erklärungen, sind durch technisch-organisatorische Maßnahmen gegen unbefugte Nutzung und dabei insbesondere gegen unbefugte Einsichtnahme besonders zu schützen.

(4) Die nach Absatz 1 erhobenen Daten werden entweder automatisiert oder nicht automatisiert in Akten gespeichert.

§ 5d Vertraulichkeit

(1) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung darf vorbehaltlich des § 5e die nachstehenden Informationen und Daten zu keinem anderen Zweck als dem einer Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb freigeben:

1. sämtliche Zeugenaussagen und sonstige Erklärungen, Berichte und Aufzeichnungen (Aufzeichnungen), die von der Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung im Verlauf der Untersuchung des gefährlichen Ereignisses erfasst oder niedergeschrieben worden sind,
2. Informationen, die die Identität von Personen preisgeben, die im Rahmen der Untersuchung des gefährlichen Ereignisses ausgesagt haben, oder
3. Informationen besonders empfindlicher und privater Natur, einschließlich gesundheitsbezogene Informationen über Personen, die von dem gefährlichen Ereignis betroffen sind.

(2) Die Aufzeichnungen werden in den Untersuchungsbericht oder in seine Anhänge nur in zusammengefasster und anonymisierter Form und nur dann aufgenommen, wenn sie von Belang für die Analyse des untersuchten gefährlichen Ereignisses sind.

(3) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung erteilt ihre Zustimmung zur Teilnahme eines bevollmächtigten Vertreters einer ausländischen Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung, sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, nur dann, wenn der bevollmächtigende Staat zugesichert hat, dass er hinsichtlich der Verfügbarkeit der Nachweismittel die Gegenseitigkeit gewährt und dass er im Sinne des Abschnitts V der Richtlinie (EU) 2016/798 eine Freigabe der gewonnenen Unterlagen und Erkenntnisse nur vornimmt, soweit dies unter den Einschränkungen der Absätze 1 und 2 zulässig ist.

(4) Aussagen einer Person im Rahmen der Untersuchung nach diesem Abschnitt dürfen nicht zu Lasten des Aussagenden verwertet werden.

§ 5e Übermittlung an öffentliche Stellen

(1) Eine Übermittlung der in § 5d Absatz 1 bezeichneten Informationen und Daten an öffentliche Stellen ist zulässig, soweit im öffentlichen Interesse die Übermittlung für

1. die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb,
2. die Erteilung oder die Entziehung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
3. die Durchführung eines Strafverfahrens und die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit dem gefährlichen Ereignis

erforderlich ist. Ferner ist eine Übermittlung der in § 5d Absatz 1 bezeichneten Informationen und Daten an die zuständigen Polizeibehörden zum Zweck der Information von Angehörigen der vom gefährlichen Ereignis Betroffenen zulässig, soweit dies zur Wahrung berechtigter Interessen dieser Personen erforderlich ist.

(2) Im Falle einer nach Absatz 1 zulässigen Übermittlung sind personenbezogene Daten in den Aufzeichnungen zu anonymisieren, es sei denn, dies wäre mit dem Zweck der Übermittlung unvereinbar. Teile von Aufzeichnungen, die im Sinne des § 5d Absatz 2 belanglos und nicht im Untersuchungsbericht enthalten sind, werden – ausgenommen im Falle des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 3 – nicht übermittelt.

(3) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 kann Akteneinsicht gewährt werden, wenn die Übermittlung von Daten einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordert oder die die Akteneinsicht begehrende öffentliche Stelle unter Angaben von Gründen erklärt, dass die Übermittlung von Informationen und Daten zur Erfüllung ihrer Aufgabe nicht ausreichen würde. Satz 1 gilt entsprechend für Angehörige der vom gefährlichen Ereignis Betroffenen, wenn dies für ihre Unterrichtung erforderlich ist. § 96 Satz 1 der Strafprozessordnung ist entsprechend anzuwenden.

(4) Unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 2 Satz 1 und unter Berücksichtigung des § 5d können Akten und Berichte einer Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung auf Ersuchen zur Einsichtnahme öffentlichen Stellen übersandt werden, soweit dies für Zwecke der Strafverfolgung, für Zwecke der Rechtspflege und für Verwaltungsverfahren, die mit dem Ereignis und seinen Folgen in unmittelbarem Zusammenhang stehen, erforderlich ist. § 96 Satz 1 der Strafprozessordnung ist entsprechend anzuwenden.

(5) Eine Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung darf Daten im Sinne des § 5c zu den in Absatz 1 Satz 1 genannten Zwecken an ausländische Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstellen und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermitteln, soweit dies jeweils zur Erfüllung der in der Zuständigkeit der empfangenden Stellen liegenden Aufgaben erforderlich ist, schutzwürdige Interessen eines Betroffenen nicht beeinträchtigt werden und bei den genannten Stellen ein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet ist. Der Empfänger ist darauf hinzuweisen, dass die übermittelten Daten nur zu dem Zweck verarbeitet und genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt worden sind.

§ 5f Aufbewahrungs- und Löschungsfristen

(1) Die Frist für die Aufbewahrung von Akten beträgt bei Unfällen mit tödlichem Ausgang 30 Jahre. Alle anderen Akten werden 20 Jahre aufbewahrt.

(2) Automatisiert und nicht automatisiert in Dateien gespeicherte Daten werden bei Unfällen mit tödlichem Ausgang nach Ablauf von 30 Jahren, im Übrigen nach Ablauf von 20 Jahren gelöscht.

(3) Die Frist nach den Absätzen 1 und 2 beginnt mit dem Abschluss der jeweiligen Untersuchung eines gefährlichen Ereignisses im Eisenbahnbetrieb. § 187 Absatz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und § 2 Absatz 1 bis 6, 8 und 9 des Bundesarchivgesetzes sind anzuwenden.

§ 6 Erteilen und Versagen der Unternehmensgenehmigung

(1) Ohne Unternehmensgenehmigung darf niemand

1. Eisenbahnverkehrsdienste erbringen,
2. als Fahrzeughalter selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen oder
3. Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben.

Keiner Unternehmensgenehmigung bedürfen

1. der Betreiber einer Serviceeinrichtung,
2. der Betreiber einer Werksbahn und
3. Tätigkeiten im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2, sofern die Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn benutzt wird.

(2) Sind Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, ist die Unternehmensgenehmigung zu erteilen. Die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wird für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur erteilt.

(3) Die Unternehmensgenehmigung kann nur beantragt werden, wenn der Antragsteller in Deutschland niedergelassen ist oder dort eine juristisch selbstständige Niederlassung betreibt.

(4) Die Genehmigungsbehörde entscheidet über den Antrag so bald wie möglich, spätestens jedoch drei Monate nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen.

(5) Für jede Eisenbahninfrastruktur darf es nur eine Unternehmensgenehmigung geben. Wird eine Eisenbahninfrastruktur nach § 11 abgegeben oder stillgelegt, so ist die Unternehmensgenehmigung des abgebenden oder stilllegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens für diese Eisenbahninfrastruktur aufzuheben. Im Falle der Abgabe darf die Unternehmensgenehmigung für das übernehmende

Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem die Aufhebung wirksam geworden ist.

(6) Die Unternehmensgenehmigung allein berechtigt nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

§ 6a Bedingungen für den Erhalt einer Unternehmensgenehmigung

Wer einen Antrag auf Erteilung einer Unternehmensgenehmigung stellt, muss der zuständigen Genehmigungsbehörde vor Aufnahme seiner Tätigkeit nachweisen, dass er den nachstehenden Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung genügt. Für diese Zwecke hat der Antragsteller alle erforderlichen Angaben zu machen und zu belegen.

§ 6b Anforderungen an die Zuverlässigkeit

(1) Die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen und das Unternehmen müssen zuverlässig sein.

(2) Eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person gilt insbesondere dann nicht als zuverlässig, wenn sie

1. rechtskräftig wegen Straftaten, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße, oder
2. wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten, einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht, oder
3. im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht, wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche Pflichten, oder
4. wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten, die sich aus allgemein verbindlichen Tarifverträgen ergeben,

zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt worden ist.

(3) Ein Unternehmen gilt insbesondere dann nicht als zuverlässig, wenn gegen dieses eine Geldbuße von mehr als einhunderttausend Euro

1. wegen schwerwiegender Gesetzesverstöße, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße, oder
2. wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten, einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht, oder
3. im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht, wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen zollrechtliche Pflichten oder
4. wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten, die sich aus allgemein verbindlichen Tarifverträgen ergeben,

bestandskräftig festgesetzt wurde.

§ 6c Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit

(1) Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sind erfüllt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er seine tatsächlichen und voraussichtlichen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen über einen Zeitraum von zwölf Monaten für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder 2 oder für 60 Monate für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 erfüllen kann.

(2) Die Genehmigungsbehörde prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit insbesondere anhand des handelsrechtlichen Jahresabschlusses oder bei einem Antragsteller, der keinen Jahresabschluss vorlegen kann, anhand einer Vermögensübersicht. Jeder Antragsteller hat mindestens die in Anlage 2 genannten Angaben zu machen.

(3) Die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Antragstellers ist nicht gegeben, wenn ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist oder in erheblichem Umfang oder wiederholt Rückstände an Steuern oder Sozialversicherungsbeiträgen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit resultieren.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Diese Unterlagen müssen die in Anlage 2 aufgeführten Angaben enthalten.

§ 6d Anforderungen an die fachliche Eignung

(1) Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird, die die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Unternehmensgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit mitbringt.

(2) Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind dann erfüllt, wenn die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen von der zuständigen Aufsichtsbehörde als Betriebsleiter bestätigt sind. Ein bestätigter Betriebsleiter gilt als eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend für Personen, die für ein Sicherheitsmanagementsystem verantwortlich sind, das im Rahmen einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung zugelassen wurde.

§ 6e Nachweis der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit

Ist der Antragsteller

1. die Bundesrepublik Deutschland,
2. ein Land,
3. eine kommunale Gebietskörperschaft oder ein Zusammenschluss kommunaler Gebietskörperschaften oder
4. eine juristische Person, die sich überwiegend in der Hand einer der in den Nummern 1 bis 3 genannten Gebietskörperschaften befindet,

gilt der Nachweis der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit als erbracht. Satz 1 gilt auch für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsstaaten des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum und die entsprechenden Gebietskörperschaften solcher Mitgliedstaaten oder Vertragsstaaten.

§ 6f Gültigkeit der Unternehmensgenehmigung

(1) Wem nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum für Tätigkeiten nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU eine Unternehmensgenehmigung erteilt wurde, bedarf im Inland für diese Tätigkeiten keiner weiteren Unternehmensgenehmigung.

(2) Wem eine Unternehmensgenehmigung im Sinne des Absatzes 1 erteilt wurde, muss dem Eisenbahn-Bundesamt vor Aufnahme des Verkehrs auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland diese Unternehmensgenehmigung vorlegen. Zugangsrechte bleiben unberührt.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann die von ihr erteilte Genehmigung mit der Auflage versehen, dass regelmäßig eine Überprüfung durchzuführen ist. Die Frist für die Überprüfung beträgt höchstens fünf Jahre.

§ 6g Widerruf, befristete Unternehmensgenehmigung

(1) Die Genehmigungsbehörde kann bei begründetem Zweifel daran, dass ein Unternehmen, dem sie eine Unternehmensgenehmigung erteilt hat, die Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, jederzeit prüfen, ob es diesen Anforderungen tatsächlich nachkommt. Die Genehmigungsbehörde hat die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, wenn sie feststellt, dass das Unternehmen den Anforderungen nach Satz 1 nicht nachkommt.

(2) Hat eine inländische Genehmigungsbehörde begründeten Zweifel daran, dass ein Unternehmen, dem die Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union eine Unternehmensgenehmigung erteilt hat, die Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, so teilt sie der Behörde des anderen Mitgliedstaates ihre Zweifel unverzüglich mit. Satz 1 gilt auch für die inländischen Genehmigungsbehörden untereinander.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 Satz 2 kann die Genehmigungsbehörde davon absehen, die Unternehmensgenehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit zu widerrufen und dem Unternehmen zur Wiederherstellung der finanziellen Leistungsfähigkeit eine angemessene

Frist setzen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Satz 1 gilt auch für den Fall einer Wiederherstellung der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung. Die Frist nach Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, darf sechs Monate nicht überschreiten. Ist eine gesetzte Frist verstrichen, ohne dass die Wiederherstellung gelungen ist, ist die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 2 zu widerrufen.

(4) Hat ein Unternehmen den Betrieb sechs Monate lang eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung einer Unternehmensgenehmigung den Betrieb nicht aufgenommen, hat die Genehmigungsbehörde zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt. Im Falle der Betriebsaufnahme kann ein Unternehmen beantragen, dass unter Berücksichtigung der Besonderheit der zu erbringenden Leistungen die Frist des Satzes 1 verlängert wird.

(5) Im Falle einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Unternehmens auswirkt, insbesondere bei Zusammenschlüssen oder Übernahmen, hat es die Genehmigungsbehörde darüber zu unterrichten. Die Genehmigungsbehörde hat zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt. Das betreffende Unternehmen kann den Betrieb fortsetzen, sofern nicht die Genehmigungsbehörde durch Anordnung feststellt, dass die Sicherheit gefährdet ist. In einem solchen Fall hat das betreffende Unternehmen den Betrieb unverzüglich einzustellen.

(6) Beabsichtigt ein Unternehmen, seine Geschäftstätigkeit erheblich zu ändern oder zu erweitern, so hat es die Genehmigungsbehörde darüber zu unterrichten. Die Genehmigungsbehörde hat zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt.

(7) Die Genehmigungsbehörde hat bei einem Unternehmen, gegen das ein Insolvenzverfahren oder ein ähnliches Verfahren eingeleitet worden ist, die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, wenn sie davon überzeugt ist, dass innerhalb einer vertretbaren Zeit eine erfolversprechende Sanierung nicht zu erwarten ist.

(8) Die Absätze 1 bis 7 lassen die Befugnisse der zuständigen Behörde nach den Vorschriften über Rücknahme und Widerruf von Verwaltungsakten in den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes und der Länder unberührt.

§ 6h Unterrichtung der Europäischen Kommission

Wenn eine Genehmigungsbehörde einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Unternehmensgenehmigung erteilt, widerruft oder ändert, unterrichtet sie unverzüglich die Europäische Eisenbahnagentur und die anderen inländischen Genehmigungsbehörden. Die Genehmigungsbehörden der Länder leiten ihre Unterrichtung an die Europäische Eisenbahnagentur über das Eisenbahn-Bundesamt.

§ 6i Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission

Die Vorschriften der §§ 6 bis 6h sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf der Grundlage des Artikels 17 Absatz 5 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32) erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 7 (weggefallen)

§ 7a Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnverkehrsunternehmen

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen ohne

1. einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 oder
2. Sicherheitsbescheinigung nach Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 Satz 1 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44; L 220 vom 21.6.2004, S. 16; L 103 vom 22.4.2015, S. 11), die zuletzt durch die Richtlinie 2014/88/EU (ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9) geändert worden ist, und erforderlichenfalls zusätzliche nationale Bescheinigung

nicht am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnehmen. Auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 dürfen Eisenbahnverkehrsunternehmen bis in den Übergangsbahnhof des

übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz mit Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, bedarf es keiner Sicherheitsbescheinigung.

(2) Im Rahmen einer Technischen Hilfeleistung nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 gilt eine Sicherheitsbescheinigung für den Personenverkehr auch als Sicherheitsbescheinigung für den Güterverkehr. Diese Regelung gilt auch umgekehrt.

(3) (weggefallen)

(4) (weggefallen)

(5) (weggefallen)

(6) (weggefallen)

(7) (weggefallen)

(8) (weggefallen)

§ 7b (weggefallen)

§ 7c Sicherheitsgenehmigung

Ohne Sicherheitsgenehmigung dürfen Betreiber der Schienenwege keine Eisenbahninfrastruktur im übergeordneten Netz betreiben.

§ 7d Anerkennungen

Wer

1. Einrichtungen betreibt, in denen dem Fahr- und Zugbegleitpersonal oder sonstigem, mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betrautem Eisenbahnpersonal die erforderlichen technischen Kenntnisse über Fahrzeuge oder über Strecken, die nur mit einer Sicherheitsgenehmigung betrieben werden dürfen, die erforderlichen Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren vermittelt werden,
2. Prüfungen für die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins oder der Zusatzbescheinigung durchführt,
3. als Arzt oder Psychologe Tauglichkeitsuntersuchungen für die Erteilung, Aussetzung oder Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins durchführt oder unter seiner Aufsicht durchführen lässt,

bedarf der Anerkennung durch die zuständige Behörde nach Maßgabe einer auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4, 5 und 15 ergangenen Rechtsverordnung. Satz 1 gilt nicht für Eisenbahnen, die Schulungseinrichtungen nach Satz 1 Nummer 1 betreiben, wenn ihnen eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erteilt worden ist oder sie einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellt haben, dessen Bestellung durch die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde bestätigt worden ist.

§ 7e Zugang zu Schulungsmöglichkeiten

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, dem Fahr- und Begleitpersonal der Eisenbahnverkehrsunternehmen die erforderlichen Streckenkenntnisse und die erforderlichen Kenntnisse der Betriebsvorschriften und Betriebsverfahren, einschließlich der Signalgebung, der Zugsteuerung und Zugsicherung, sowie der für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren durch Schulungen zu vermitteln, soweit Schulungen nicht durch Dritte angeboten werden.

(2) Wer Schulungen im Sinne des Absatzes 1 durchführt, ist verpflichtet,

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung beantragen wollen, nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungsmöglichkeiten zu gewähren und Bescheinigungen über die Schulungen auszustellen, soweit derartige Schulungen für die Erfüllung von Anforderungen zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung vorgeschrieben sind;
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren;

3. Triebfahrzeugführern und Auszubildenden nichtdiskriminierenden Zugang zu seinen Schulungseinrichtungen zu gewähren, sofern in diesen eine Ausbildung durchgeführt wird, die für die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheins oder die Ausstellung der Zusatzbescheinigung erforderlich ist.

(3) Für die Schulungen kann ein angemessenes Entgelt verlangt werden.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, ihren gegenwärtigen und früheren Mitarbeitern auf Verlangen die dort erworbenen Qualifikationen, Erfahrungen sowie Teilnahme an Schulungen zu bescheinigen.

§ 7f Aufnahme des Betriebes

(1) Eine Eisenbahn, die keiner Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung bedarf, bedarf für

1. die Aufnahme des Betriebes,
2. die Erweiterung des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur auf eine Strecke, die nicht unmittelbar an eine bereits von ihr betriebene Strecke angrenzt,

der Erlaubnis der Aufsichtsbehörde. Die Erlaubnis wird erteilt, wenn die Anforderungen an Eisenbahnen nach diesem Gesetz und den darauf beruhenden Rechtsverordnungen sowie nach etwaigen eisenbahnrechtlichen Vorschriften des jeweiligen Landesrechts erfüllt sind. § 38 Absatz 2 bleibt unberührt.

(2) Die Erlaubnis gilt als erteilt, wenn der Eisenbahn nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang ihres Antrags eine von dem Antrag abweichende Entscheidung der Aufsichtsbehörde zugeht. Dem Antragsteller ist der Eingang des Antrags unverzüglich schriftlich zu bestätigen.

(3) Wesentliche Änderungen des nach Absatz 1 zugelassenen Eisenbahnbetriebes, die die Betriebssicherheit berühren, sind der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde 14 Tage vor Inbetriebnahme anzuzeigen.

§ 7g Bescheinigungen betreffend die Instandhaltung

(1) Wer als für die Instandhaltung zuständige Stelle

1. Eisenbahnfahrzeuge, die auf dem übergeordneten Netz verkehren, instand halten will und
2. von Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfasst ist,

bedarf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung nach Artikel 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779. Satz 1 gilt nicht für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die nur für historische oder touristische Zwecke genutzt werden oder die auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 betrieben werden und ausschließlich bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes fahren.

(2) Die Zertifizierungsstelle erteilt die Instandhaltungsstellen-Bescheinigung auf Antrag, wenn der Antragsteller nachweist, dass er ein Instandhaltungssystem eingerichtet hat, das mindestens die Anforderungen nach Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfüllt, soweit sich nicht aus einer Rechtsverordnung auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 18 ergänzende Anforderungen ergeben.

(2a) Die Sicherheitsbehörde befreit auf Antrag die für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen, die ausschließlich als militärisches Gerät eingesetzt werden, zuständigen Stellen für bis zu fünf Jahre vom Erfordernis einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung. Mit der Befreiung hat die Sicherheitsbehörde Ausnahmen zur Registrierung dieser Fahrzeuge zu treffen, die sich auf die Bestimmung und Zertifizierung der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen beziehen. § 4a bleibt mit Ausnahme seines Absatzes 3 Satz 3 unberührt.

(3) Eine Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen kann nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 beantragen, wer die Funktionen des Instandhaltungssystems nach Artikel 14 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe b bis d der Richtlinie (EU) 2016/798 ganz oder teilweise wahrnehmen will. Die Zertifizierungsstelle erteilt die Bescheinigung nach Satz 1 auf Antrag, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die einschlägigen Voraussetzungen nach Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfüllt.

(4) Wer von einer zuständigen Zertifizierungsstelle in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union eine Bescheinigung entsprechend Absatz 1 oder 3 erhalten hat, bedarf in der Bundesrepublik Deutschland keiner weiteren Bescheinigung. Entsprechendes gilt für erteilte Bescheinigungen nach Artikel 15 ATMF – Anhang G zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 1985 II S. 130) in

der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr – COTIF – (BGBl. 2002 II S. 2140).

§ 7h Zurücknahme oder Einschränkung des Antrags bei Einsatz von Verwaltungshelfern

Im Falle des Einsatzes von Verwaltungshelfern nach § 5a Absatz 8a wird dem Antragsteller die voraussichtliche Höhe der Gebühren und Auslagen vorab mitgeteilt. Ihm ist die Möglichkeit einzuräumen, seinen Antrag zurückzunehmen oder einzuschränken.

§ 8 (weggefallen)

§ 9 (weggefallen)

§ 9a (weggefallen)

§ 9b (weggefallen)

§ 10 Beförderungspflicht; Mitnahme von Fahrrädern

(1) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die dem Personenverkehr dienen, sind zur Beförderung von Personen und Reisegepäck verpflichtet, wenn

1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden,
2. die Beförderung mit den regelmäßig verwendeten Beförderungsmitteln möglich ist und
3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht abwenden und denen es auch nicht abhelfen konnte.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, Pläne für die verstärkte und verbesserte Beförderung von Fahrrädern nach Artikel 6 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2021/782 aufzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten.

§ 10a Zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste zur Beförderung von Personen im Geltungsbereich dieses Gesetzes betreiben, sowie die Betreiber von Bahnhöfen des Personenverkehrs müssen zusammenarbeiten, um bis zum 1. Januar 2025 eine zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen sowie für Personen mit eingeschränkter Mobilität im Sinne des Artikels 24 Buchstabe f der Verordnung (EU) 2021/782 einzurichten und diese dauerhaft zu betreiben.

(2) Die nach Absatz 1 Verpflichteten haben der zentralen Anlaufstelle unverzüglich die erforderlichen Daten und Informationen in einer von der zentralen Anlaufstelle bestimmten Form unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Sie haben die Daten und Informationen außerdem auf ihrer Webseite zu veröffentlichen.

(3) Die nach Absatz 1 Verpflichteten haben in den von ihnen nach Artikel 21 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2021/782 aufgestellten Zugangsregeln auf die Kommunikationswege und die Erreichbarkeit der zentralen Anlaufstelle hinzuweisen.

(4) Die angemessenen Kosten für Betrieb und Nutzung der zentralen Anlaufstelle sind zwischen den nach Absatz 1 Verpflichteten nach einem von diesen festzulegenden Schlüssel aufzuteilen. Der Schlüssel hat zu berücksichtigen, in welchem Umfang die zentrale Anlaufstelle für die einzelnen Verpflichteten Leistungen erbringt.

(5) Einigen sich die nach Absatz 1 Verpflichteten nicht über den Schlüssel für die Aufteilung der Kosten nach Absatz 4, so entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt.

(6) Die zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen sowie für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist befugt, die im Zusammenhang mit der Anmeldung von Hilfebedarf am Bahnhof und im Zug angegebenen personenbezogenen Daten, einschließlich Gesundheitsdaten im Sinne des Artikels 4 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1; L 314 vom 22.11.2016, S. 72; L 127 vom 23.5.2018, S. 2; L 74 vom 4.3.2021, S. 35) in der jeweils geltenden Fassung, zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies für die Aufgabenerfüllung nach Absatz 1 erforderlich ist. Die zentrale Anlaufstelle hat die

personenbezogenen Daten nach Satz 1 mit Ablauf des Tages nach der Durchführung der letzten Zugfahrt, auf die sich die Anmeldung bezieht, automatisiert zu löschen, es sei denn, die den Hilfebedarf anmeldende Person hat in die weitere Speicherung und Verwendung ihrer Daten, einschließlich Gesundheitsdaten im Sinne des Artikels 4 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2016/679, für künftige Anmeldungen von Hilfebedarf ausdrücklich eingewilligt. § 22 Absatz 2 des Bundesdatenschutzgesetzes gilt entsprechend.

§ 11 Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht

(1) Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet. Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke,
2. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe oder
3. die dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung,

so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Dabei hat es darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen. Die zuständige Aufsichtsbehörde kann bei einem Antrag auf dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung, eines Personenbahnsteigs oder einer Laderampe entscheiden, dass eine Bekanntgabe nach Absatz 1a entbehrlich ist, wenn die Serviceeinrichtung, der Personenbahnsteig oder die Laderampe in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung nicht zweckentsprechend genutzt wurde und kein Antrag auf Nutzung gestellt oder eine entsprechende Absicht dem Betreiber bekannt ist.

(1a) Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Absicht nach Absatz 1 Satz 2 entweder

1. im Bundesanzeiger zu veröffentlichen oder
2. im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

In der Bekanntmachung sind Angaben für die betriebswirtschaftliche Bewertung dieser Infrastruktur aufzunehmen. Nach der Veröffentlichung können Dritte das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen binnen einer Frist von drei Monaten zur Abgabe eines Angebotes auffordern. Im Angebot ist die Bestimmung der abzugebenden Grundstücke und Infrastruktureinrichtungen für Eisenbahnzwecke und deren Ertragswert bei der Preisbildung angemessen zu berücksichtigen. Bei der Bemessung des Pachtzinses ist maßgeblich der Ertragswert zu berücksichtigen. Das Angebot muss den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen.

(2) Die zuständige Aufsichtsbehörde hat über den Antrag unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien innerhalb von drei Monaten zu entscheiden. Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde. Bis zur Entscheidung hat das Unternehmen den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur aufrecht zu halten.

(3) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die zuständige Aufsichtsbehörde innerhalb der in Absatz 2 bestimmten Frist nicht entschieden hat. Versagt sie die Genehmigung nach Maßgabe des Absatzes 2, so hat sie dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die aus der Versagung entstehenden Kosten, einschließlich der kalkulatorischen Kosten zu ersetzen; die Zahlungsverpflichtung trifft das Land, wenn die von der Landesbehörde im Rahmen des Benehmens vorgetragene Gründe für die Ablehnung maßgebend waren.

(4) Liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 3 nicht vor, ist die Genehmigung zu versagen.

(5) Eine Versagung nach Maßgabe des Absatzes 2 ist nur für einen Zeitraum von einem Jahr möglich; danach gilt die Genehmigung als erteilt.

§ 11a Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien

Bei dem Bau oder der Änderung von Eisenbahnanlagen sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

§ 12 Tarife

(1) Tarife sind Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Beförderungsbedingungen umfassen auch die Entgeltbedingungen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, daran mitzuwirken, dass

1. für die Beförderung von Personen und Gütern, die sich auf mehrere aneinander anschließende Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs erstreckt, eine direkte Abfertigung eingerichtet wird,
2. im Personenverkehr durchgehende Tarife aufgestellt werden.

(2) Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dazu verpflichtet, im Schienenpersonenverkehr Tarife aufzustellen, die Entgelte oder alle Angaben, die zur Berechnung des Entgeltes für die Beförderung von Personen und für Nebenleistungen im Personenverkehr notwendig sind, sowie alle anderen für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen enthalten. Tarife nach Satz 1 müssen gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden.

(3) Ohne eine vorherige Genehmigung der Beförderungsbedingungen im Schienenpersonenverkehr dürfen Eisenbahnverkehrsdienste im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 1 nicht erbracht werden. Sofern in der beantragten Änderung der Beförderungsbedingungen von den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder von Vereinbarungen oder Auferlegungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung abgewichen werden soll, ist in dem Antrag darauf besonders hinzuweisen. Die Genehmigung der Beförderungsbedingungen berührt nicht die Rechte und Pflichten, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Grund von Vereinbarungen oder Auferlegungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung gegenüber der nach dieser Verordnung zuständigen Behörde hat.

(3a) Keiner Genehmigung bedürfen auf Grund von internationalen Übereinkommen erlassene Tarife und Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnen.

(4) Eine erforderliche Genehmigung gilt als erteilt, wenn dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht innerhalb von sechs Wochen nach Eingang seines Antrages eine vom Antrag abweichende Entscheidung der Genehmigungsbehörde zugeht.

(5) Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung versagen oder die Änderung von Tarifen verlangen, wenn der Tarif einen nach Artikel 3 Absatz 2 oder 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzten Höchsttarif übersteigt. Die Genehmigung von Beförderungsbedingungen kann darüber hinaus versagt werden, wenn sie mit dem geltenden Recht, insbesondere mit den Grundsätzen des Handelsrechts und den Vorschriften über die Gestaltung rechtsgeschäftlicher Schuldverhältnisse durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, nicht in Einklang stehen.

(6) Tarife im Sinne des Absatzes 2 sowie Beförderungsbedingungen im Sinne des Absatzes 3 Satz 1 müssen im Internet bekannt gemacht werden. Bekanntmachungen im Internet erfolgen durch Bereitstellung des elektronischen Dokuments auf einer öffentlich zugänglichen Internetseite des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder einer Internetseite, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der eigenen Internetseite verknüpft hat. Das Datum der Bekanntmachung ist im Dokument anzugeben. Erhöhungen der Beförderungsentgelte oder andere für den Kunden nachteilige Änderungen der Beförderungsbedingungen werden frühestens sieben Tage nach der Bekanntmachung wirksam. Die Genehmigung der Beförderungsbedingungen muss aus der Bekanntmachung ersichtlich sein.

(7) Für Vereinbarungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Vereinbarungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit anderen Unternehmen, die sich mit der Beförderung von Personen befassen, sowie für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr und einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung erfolgen und einer Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere durch Verkehrskooperationen, durch die Abstimmung und den Verbund von Beförderungsentgelten und durch die Abstimmung der Fahrpläne dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen, gilt § 19 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.

(8) (weggefallen)

§ 12a Fahrgastinformationen

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben, unverzüglich alle Informationen bereitzustellen, die für die Unterrichtung von Kunden erforderlich sind.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Fahrplaninformationsmedien über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben, dürfen die jeweils vorhandenen Fahrgastinformationen nicht auf Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränken. Sie sind darüber hinaus zur Erstellung und zum Aushang gültiger gemeinsamer Fahrpläne mit den Zügen des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs aller Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die ihnen die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben.

(4) Die Verordnung (EU) 2021/782 bleibt unberührt.

§ 12b Elektronische Kommunikation bei Erstattungs- und Entschädigungsanträgen nach der Verordnung (EU) 2021/782

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben den Fahrgästen zum Einreichen von Anträgen, die Erstattungen oder Entschädigungen nach den Artikeln 18 oder 19 der Verordnung (EU) 2021/782 betreffen, mindestens eine Möglichkeit der barrierefreien elektronischen Kommunikation zur Verfügung zu stellen. Insoweit richten sich die Anforderungen an die Barrierefreiheit von Webseiten und mobilen Anwendungen bis zum 27. Juni 2025 nach der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung.

§ 12c Nachweis der Behinderung

Steht den Fahrgästen nach Artikel 11 Absatz 4 Satz 1 der Verordnung (EU) 2021/782 wegen einer Behinderung das Recht zu, einen Fahrausweis im Zug zu erwerben, so können die Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihren Beförderungsbedingungen festlegen, dass jene Fahrgäste, die einen Fahrausweis im Zug erwerben möchten, einen amtlichen Nachweis der Behinderung vorlegen müssen. Eine solche Regelung muss die Möglichkeit vorsehen, dass der Fahrgast nachträglich nachweisen kann, zum Zeitpunkt der Beförderung Inhaber eines gültigen Nachweises nach Satz 1 gewesen zu sein.

§ 13 Anschluß an andere Eisenbahnen

(1) Jede Eisenbahn hat angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluß an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen zu gestatten. Die anschlussgewährende Eisenbahn muss die dafür erforderliche Anschlusseinrichtung an der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur errichten und betreiben. Die Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes, insbesondere die Vorschriften zu Zugangsrechten, bleiben unberührt.

(2) Begehrt eine Eisenbahn den Anschluss an die Eisenbahninfrastruktur einer angrenzenden Eisenbahn, so tragen die Kosten für den Bau, den Ausbau, den Ersatz und den Rückbau der hierfür erforderlichen Anschlusseinrichtung die an dem Anschluss beteiligten Eisenbahnen zu gleichen Teilen. Die laufenden Kosten dieser Anschlusseinrichtung, insbesondere für Betrieb, Wartung und Instandhaltung, trägt die anschlussgewährende Eisenbahn. Die anschlussbegehrende Eisenbahn trägt die Kosten der von ihr betriebenen Infrastruktur.

(3) Von Absatz 1 Satz 2 abweichende Vertragsbedingungen sind unwirksam. Von Absatz 2 abweichende Vertragsbedingungen zum Nachteil der anschlussbegehrenden Eisenbahn sind unwirksam.

(4) Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses und bei Streitigkeiten über die Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde.

(5) Eine Werksbahn hat einer angrenzenden Eisenbahn für deren eigenen Güterverkehr den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Dies gilt nicht, wenn der angrenzenden Eisenbahn eine Nutzung der Infrastruktur aus Gründen des Betriebs der Werksbahn nicht möglich ist. Im Falle der Nichteinigung über die Möglichkeit des Anschlusses, die Bedingungen des Anschlusses

sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde.

(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Unternehmen, die keine Eisenbahnen sind, jedoch Eisenbahninfrastruktur errichten und für diese Eisenbahninfrastruktur Anschluss begehren.

§ 14 Versicherungspflicht

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle beim Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschäden und Sachschäden bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer abzuschließen und aufrechtzuerhalten.

(2) Wagenhalter sind verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle bei der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb verursachten Personenschäden und Sachschäden bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Satz 1 gilt nicht für die Bundesrepublik Deutschland, die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die Vertragsstaaten des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum.

§ 14a Ausnahmen von der Versicherungspflicht

(1) Eine Versicherungspflicht nach § 14 Absatz 1 besteht nicht für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen,
 - a) die von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. März 2020 (BGBl. I S. 529) geändert worden ist, von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,
 - b) die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie die Infrastruktur einer Werksbahn benutzen, oder
 - c) die für einen Schaden aus einem Frachtvertrag haften;
2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen,
 - a) die von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. März 2020 (BGBl. I S. 529) geändert worden ist, von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,
 - b) soweit sie Werksbahn sind oder
 - c) die mehrheitlich im Eigentum einer Gebietskörperschaft mit mehr als 100 000 Einwohnern oder eines Gemeindeverbandes stehen und die über eine entsprechende Deckung durch selbstschuldnerische Bürgschaft oder gleichwertige Deckungszusage der Gebietskörperschaft oder des Gemeindeverbandes verfügen.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 Buchstabe c muss die selbstschuldnerische Bürgschaft oder gleichwertige Deckungszusage geschädigten Dritten einen Direktanspruch gegen die Gebietskörperschaft oder den Gemeindeverband gewähren; das ersatzpflichtige Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Gebietskörperschaft oder der Gemeindeverband haften als Gesamtschuldner.

(2) Eine Versicherungspflicht nach § 14 Absatz 2 besteht nicht für Wagenhalter,

1. die von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes vom 1. April 2015 (BGBl. I S. 434), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 19. März 2020 (BGBl. I S. 529) geändert worden ist, von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten oder
2. soweit sie die Infrastruktur einer Werksbahn benutzen.

(3) Von den Bestimmungen des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b kann für die in § 5 Absatz 1a Nummer 2 bezeichneten Eisenbahnen durch Landesrecht abgewichen werden.

§ 14b Deckungssumme

Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt insgesamt 20 Millionen Euro je Schadensereignis und muss für jede Versicherungsperiode mindestens zweimal zur Verfügung stehen.

§ 14c Nachweis- und Anzeigepflichten

(1) Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 ist von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor der Betriebsaufnahme und von Wagenhaltern vor der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb der nach § 5 Absatz 1a, Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 oder Nummer 4a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde nachzuweisen. Diese ist zuständige Stelle nach § 117 Absatz 2 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes. Satz 1 gilt auch für das Bestehen einer Deckung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a.

(2) Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 ist dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen

1. von Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz im Inland: vor Aufnahme des Verkehrs und
2. von Wagenhaltern ohne Sitz im Inland: vor der nicht selbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Dieses ist zuständige Stelle im Sinne des § 117 Absatz 2 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes.

§ 14d Auskunftspflicht

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen auf Verlangen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dessen Infrastruktur sie benutzen, Wagenhalter auf Verlangen der betriebsführenden Eisenbahn eine Bestätigung über das Bestehen einer Versicherung nach § 14 vorlegen.

§ 15 Gemeinwirtschaftliche Leistungen

Für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Zuständig im Sinne dieser Verordnung sind, sofern es sich um Schienenpersonennahverkehr handelt, die nach Landesrecht zuständigen Behörden, im Übrigen die zuständigen Behörden des Bundes.

§ 16 Ausgleich betriebsfremder Aufwendungen

(1) Unbeschadet des § 15 sind den nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus folgenden Tatbeständen ergeben:

1. Aufwendungen für auferlegte Kindergeldzulagen für Arbeitnehmer, die andere Verkehrsunternehmen nicht zu tragen haben,
2. Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnen unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind.

Die am 16. November 2007 bestehenden Verpflichtungen zur Zahlung zusätzlicher Leistungen im Sinne des Satzes 1 Nr. 1 und 2 werden zum 1. Januar 2008 aufgehoben. Soweit auf Grund einer solchen Verpflichtung bis zum 31. Dezember 2007 Leistungspflichten begründet worden sind, bleibt es bei der Ausgleichspflicht nach Satz 1 Nr. 1 und 2.

(1a) Unbeschadet des § 15 sind den öffentlichen Eisenbahnen Belastungen und Nachteile auszugleichen, die sich aus Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen ergeben, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

(2) Den Ausgleich nach Absatz 1 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrundegelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird. Für Aufwendungen ab 1. Januar 2021 gewährt den Ausgleich nach Absatz 1 das Land, das die Aufwendungen auferlegt hat.

(3) Den Ausgleich nach Absatz 1a gewährt,

1. soweit die Eisenbahnen des Bundes betroffen sind, der Bund,
2. soweit die nichtbundeseigenen Eisenbahnen betroffen sind,

- a) der Bund, wenn es sich um höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen handelt,
- b) in allen anderen Fällen das Land, in dessen Gebiet die Kreuzung liegt.

Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

§ 17 Vorarbeiten

(1) Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte haben zur Vorbereitung der Planung und der Baudurchführung eines Vorhabens oder von Unterhaltungsmaßnahmen notwendige Kampfmitelräumungen, archäologische Untersuchungen und Bergungen sowie Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstige Vorarbeiten durch den Träger des Vorhabens oder von ihm Beauftragte zu dulden. Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen zu diesem Zweck während der jeweiligen Arbeits-, Geschäfts- oder Aufenthaltszeiten nur in Anwesenheit des Eigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten oder eines Beauftragten, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden.

(2) Die Absicht, solche Arbeiten auszuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar oder durch ortsübliche Bekanntmachung in den Gemeinden, in denen die Vorarbeiten durchzuführen sind, bekanntzugeben.

(3) Entstehen durch eine Maßnahme nach Absatz 1 einem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten unmittelbare Vermögensnachteile, so hat der Träger des Vorhabens eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Kommt eine Einigung über die Geldentschädigung nicht zustande, so setzt die nach Landesrecht zuständige Behörde auf Antrag des Trägers des Vorhabens oder des Berechtigten die Entschädigung fest. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören.

§ 17a Projektmanager

Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere

1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen,
2. der Fristenkontrolle,
3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten,
4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts,
5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,
6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und
7. der Leitung eines Erörterungstermins

auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten beauftragen. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.

§ 18 Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung

(1) Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes. Wird eine bestehende Betriebsanlage einer Eisenbahn erneuert, liegt nur dann eine Änderung im Sinne von Satz 1 vor, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird. Eine wesentliche Änderung des Grundrisses oder Aufrisses einer Betriebsanlage im Sinne von Satz 4 liegt insbesondere nicht vor, wenn sie im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um diese vor Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt.

(1a) Für folgende Einzelmaßnahmen, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht:

1. die Ausstattung einer bestehenden Bahnstrecke mit einer Oberleitung einschließlich dafür notwendiger räumlich begrenzter baulicher Anpassungen, insbesondere von Tunneln mit geringer Länge oder von Kreuzungsbauwerken,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Bahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen, insbesondere die Ausstattung einer Bahnstrecke mit Signal- und Sicherheitstechnik des Standards European Rail Traffic Management System (ERTMS),
3. der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder die Verlängerung von Bahnsteigen,
4. die Errichtung von Lärmschutzwänden zur Lärmsanierung,
5. die Herstellung von Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
6. die Herstellung von Gleisanschlüssen bis 2 000 Meter und von Zuführungs- und Industriestammgleisen bis 3 000 Meter.

Für die in Satz 1 Nummer 1 bis 6 genannten Einzelmaßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt. Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Träger des Vorhabens die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 beantragen. Ungeachtet dessen hat sich der Träger des Vorhabens vor Durchführung einer Einzelmaßnahme im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vor der Durchführung bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Träger des Vorhabens bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu stellen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und auf Grund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.

(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden,

1. soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt,
2. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,
3. wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und
4. wenn die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.

In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder öffentlich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. § 17 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Vorhabenträger zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustands nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt. § 18e gilt entsprechend.

(3) Unterhaltungsmaßnahmen bedürfen keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung.

§ 18a Anhörungsverfahren

(1) Für das Anhörungsverfahren und das Beteiligungsverfahren gelten § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und die §§ 17 bis 19 sowie 21 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Die Anhörungsbehörde soll

1. von dem Träger des Vorhabens verlangen, den Plan ausschließlich oder ergänzend in einem verkehrsüblichen und von der Anhörungsbehörde vorgegebenen elektronischen Format einzureichen;
2. den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, den Plan auch ausschließlich elektronisch zugänglich machen;
3. von den Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, verlangen, ihre Stellungnahmen nach § 73 Absatz 2 und 3a des Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie nach § 17 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung elektronisch zu übermitteln.

(3) Die Anhörungsbehörde soll die Auslegung des Plans und der Unterlagen nach § 19 Absatz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Veröffentlichung der Unterlagen auf ihrer Internetseite bewirken. Auf Verlangen eines Beteiligten, das während der Dauer der Beteiligung an die Anhörungsbehörde zu richten ist, wird ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Abweichend von § 73 Absatz 5 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erfolgt die Bekanntmachung durch die Anhörungsbehörde; Satz 1 gilt entsprechend. Die Bekanntmachung erfolgt zusätzlich in örtlichen Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wo der Plan elektronisch veröffentlicht wird und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

(4) Einwendungen und Stellungnahmen sind gegenüber der Anhörungsbehörde abzugeben. Sie sollen elektronisch übermittelt werden. Eine schriftliche Übermittlung ist ebenfalls möglich. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen.

(5) Die Anhörungsbehörde kann auf eine Erörterung nach § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung verzichten. Soll ein im Internet veröffentlichter oder ausgelegter Plan geändert werden, so soll von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.

(6) Die Anhörungsbehörde kann eine Erörterung nach § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ganz oder teilweise in digitalen Formaten durchführen. In diesem Fall hat sie in der Bekanntmachung darauf hinzuweisen, dass und wie die Erörterung in einem digitalen Format durchgeführt wird.

(7) Soweit Stellungnahmen, Einwendungen oder sonstige Erklärungen elektronisch übermittelt werden können oder der Plan oder sonstige Unterlagen in einem elektronischen Format veröffentlicht oder zugänglich gemacht werden, haben die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde die technische Ausgestaltung zu bestimmen.

(8) Die Durchführung informeller Beteiligungsformate ist möglich. Diese Beteiligungsformate sind von dem Planfeststellungsverfahren unabhängig und dürfen sein Ergebnis nicht vorwegnehmen.

§ 18b Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung

(1) Für den Planfeststellungsbeschluss und die Plangenehmigung gelten § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 27 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(2) Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 18a gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.

(3) Abweichend von § 74 Absatz 4, 5 und 6 Satz 2 dritter Halbsatz des Verwaltungsverfahrensgesetzes und § 27 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung können die Zustellung, Auslegung

und Bekanntmachung der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung dadurch erfolgen, dass die Entscheidung mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und dem festgestellten Plan für zwei Wochen auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht wird. Zusätzlich ist der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde verbunden mit dem Hinweis auf leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten in den örtlichen Tageszeitungen bekanntzumachen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird; auf Auflagen ist hinzuweisen. Auf Verlangen eines Beteiligten, das bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist an die Planfeststellungsbehörde zu richten ist, ist ihm eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen. Im Fall des elektronischen Zugänglichmachens gilt mit dem Ende der Veröffentlichungsfrist die Entscheidung dem Träger des Vorhabens, den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt; hierauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen. Die Unterlagen nach Satz 1 sollen nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist bis zum Ende der Rechtsbehelfsfrist zur Information im Internet veröffentlicht werden.

§ 18c Rechtswirkungen der Planfeststellung und der Plangenehmigung

Für die Rechtswirkungen der Planfeststellung und Plangenehmigung gilt § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:

1. Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.
2. Vor der Entscheidung nach Nummer 1 ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen.
3. Für die Zustellung, Veröffentlichung im Internet oder Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.
4. Wird eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren nach § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erforderlich und wird diese Planergänzung oder dieses ergänzende Verfahren unverzüglich betrieben, so bleibt die Durchführung des Vorhabens zulässig, soweit es von der Planergänzung oder dem Ergebnis des ergänzenden Verfahrens offensichtlich nicht berührt ist.

§ 18d Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens

Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Abs. 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.

§ 18e Rechtsbehelfe

(1) § 50 Abs. 1 Nr. 6 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 1 Satz 1, soweit die Vorhaben Schienenwege betreffen, die wegen

1. der Herstellung der Deutschen Einheit,
2. der Einbindung der neuen Mitgliedstaaten in die Europäische Union,
3. der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen,
4. ihres sonstigen internationalen Bezuges,
5. der besonderen Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe oder
6. ihrer Bedeutung bei der Verbesserung der Infrastruktur in den Revieren nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795)

in der Anlage 1 aufgeführt sind.

(2) Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des

Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. Darauf ist in der Rechtsbehelfsbelehrung hinzuweisen. § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

(3) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatler auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.

§ 18f Veröffentlichung im Internet

Wird der Plan nicht nach § 18a Absatz 3 Satz 1, § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Internet veröffentlicht, ist dieser vom Träger des Vorhabens auf seiner Internetseite zu veröffentlichen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Veröffentlichung hinzuweisen.

§ 18g Prognostizierte Verkehrsentwicklung

(1) Ist dem gemäß § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gemäß § 4 der Verkehrslärmschutzverordnung beizufügen, hat die Berechnung auf die zum Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung abzustellen. Das Planfeststellungsverfahren ist mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende zu führen, wenn die Veröffentlichung im Internet oder die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung weder um mindestens 3 dB(A), noch auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Die Immissionsgrenzwerte des § 2 Absatz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 2 bis 4, den §§ 4 und 5 und der Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung dürfen nicht erstmalig überschritten werden.

(2) Ändert sich die prognostizierte Verkehrsentwicklung nach der öffentlichen Bekanntmachung der Veröffentlichung im Internet oder der Auslegung und werden hierdurch die in Absatz 1 Satz 2 genannten Immissionsgrenzwerte oder erstmalig die in Absatz 1 Satz 3 genannten Immissionsgrenzwerte überschritten, kann das Verfahren auf Verlangen des Trägers des Vorhabens vorbehaltlich der Entscheidung zur Lärmvorsorge mit der bei Einreichung des Plans prognostizierten Verkehrsentwicklung zu Ende geführt werden. Der Träger des Vorhabens hat die Öffentlichkeit frühzeitig über Änderungen der prognostizierten Verkehrsentwicklung zu unterrichten.

(3) Die Planfeststellungsbehörde hat im Fall des Absatzes 2 ihre Entscheidung zur Lärmvorsorge auf Grundlage der zu diesem Zeitpunkt geltenden Verkehrsprognose durch Beschluss zu treffen. § 75 Absatz 2 Satz 3 und 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes gilt entsprechend. Die Inbetriebnahme des Schienenwegs kann erst erfolgen, wenn die Maßnahmen zur Lärmvorsorge umgesetzt sind. Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm bestimmt sich nach den §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

§ 19 Veränderungssperre, Vorkaufsrecht

(1) Vom Beginn der Veröffentlichung im Internet oder der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen (§ 73 Abs. 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes), dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen (§ 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes) und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.

(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Träger des Vorhabens an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.

§ 20 Planfeststellungsverfahren bei Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Wird ein Planfeststellungsverfahren oder ein Plangenehmigungsverfahren für ein Vorhaben durchgeführt, das

1. im Kernnetzkorridor nach Anlage 3 gelegen ist, oder
2. im Kernnetzkorridor nach Anlage 4 gelegen ist und dessen geschätzte Gesamtkosten zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens oder des Plangenehmigungsverfahrens 300 000 000 Euro überschreiten,

ist dieses innerhalb von vier Jahren abzuschließen. Die Frist beginnt mit dem Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde. Diese sowie alle am Planfeststellungsverfahren oder am Plangenehmigungsverfahren beteiligten Behörden des Bundes und der Länder sind bestrebt, den Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach Satz 1 Vorrang bei der Bearbeitung einzuräumen. Dabei ist das Beschleunigungsinteresse an anderen Vorhaben, die im überragenden öffentlichen Interesse stehen oder der öffentlichen Sicherheit dienen, zu beachten.

(2) Die Planfeststellungsbehörde hat dem Vorhabenträger auf dessen Antrag Auskunft über die bei Vorlage des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes beizubringenden Informationen und Unterlagen zu erteilen. Weist das Vorhaben bei Eingang des Plans nach § 73 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nicht die erforderliche Reife auf, so ist der Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Planfeststellung oder Plangenehmigung spätestens vier Monate nach seinem Eingang bei der zuständigen Behörde abzulehnen.

(3) Auf Antrag der Planfeststellungsbehörde kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Frist nach Absatz 1 Satz 1 verlängern. Im Antrag sind die Gründe für die Fristüberschreitung darzulegen. Eine weitere Verlängerung kann unter denselben Bedingungen einmal gewährt werden.

(4) Die Absätze 1 bis 3 finden keine Anwendung auf Vorhaben, deren Plan vor dem 10. August 2023 bei der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde eingereicht wurde.

§ 20a Grenzüberschreitende Vorhaben im transeuropäischen Verkehrsnetz

(1) Bei grenzüberschreitenden Vorhaben nach § 20 Absatz 1 Satz 1 sollen die zuständigen Behörden zusammenarbeiten, erforderliche Informationen, Unterlagen und Dokumente austauschen und die nationalen Zeitpläne ihrer Genehmigungsverfahren abstimmen.

(2) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die nach Artikel 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1) benannten Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über den Sachstand des grenzüberschreitenden Vorhabens zu unterrichten.

(3) Wird die Frist nach § 20 Absatz 1 Satz 1 und 2 nicht eingehalten, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bei grenzüberschreitenden Vorhaben nach Absatz 1 die Europäischen Koordinatoren auf deren Ersuchen über Maßnahmen zum zügigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens oder Plangenehmigungsverfahrens zu unterrichten.

§ 20b Berichterstattung an die Europäische Kommission

Zur Vorbereitung der Berichterstattung an die Europäische Kommission hat die Planfeststellungsbehörde dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erstmals zum 30. April 2026 und sodann alle zwei Jahre für ihren Zuständigkeitsbereich folgende Angaben aus dem Berichtszeitraum mitzuteilen:

1. Die Anzahl der laufenden sowie abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren nach § 20 Absatz 1 und § 20a Absatz 1,
2. die durchschnittliche Verfahrensdauer der abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren,

3. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren, die über einen Zeitraum von mehr als vier Jahren seit Fristbeginn andauern,
4. die Anzahl der Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren mit Fristüberschreitung sowie
5. die Einrichtung gemeinsamer Behörden für grenzüberschreitende Vorhaben.

§ 21 Vorzeitige Besitzeinweisung

(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Träger des Vorhabens auf Antrag nach Feststellung des Planes oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschuß oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(1a) Der Träger des Vorhabens kann verlangen, dass bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist nach § 73 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes das Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung in das Grundstück eines Dritten durchgeführt wird. In diesem Fall ist der nach dem Verfahrensstand zu erwartende Planfeststellungsbeschluss oder die zu erwartende Plangenehmigung dem Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung zugrunde zu legen. Der Besitzeinweisungsbeschluss ist mit der aufschiebenden Bedingung zu verbinden, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Wird das Ergebnis des Besitzeinweisungsbeschlusses durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung nicht bestätigt, ist ein neuer Besitzeinweisungsbeschluss auf der Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses oder der ergangenen Plangenehmigung herbeizuführen.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln. Hierzu sind der Antragsteller und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Antragsteller und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Träger des Vorhabens Besitzer. Der Träger des Vorhabens darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben durchführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

(5) Der Träger des Vorhabens hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.

(6) Wird der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung aufgehoben, so ist auch die vorzeitige Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Der Träger des Vorhabens hat für alle durch die Besitzeinweisung entstandenen besonderen Nachteile Entschädigung zu leisten.

(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Besitzeinweisungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

(8) Die Absätze 1, 3 und 5 bis 7 gelten entsprechend für Grundstücke, die für Unterhaltungsmaßnahmen benötigt werden. Bei Unterhaltungsmaßnahmen bedarf es nicht der vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung. Über die vorzeitige Besitzeinweisung nach Absatz 1 entscheidet bei Unterhaltungsmaßnahmen die Enteignungsbehörde.

(9) Im Übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 22 Enteignung

(1) Für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn sowie für deren Unterhaltung ist die Enteignung zulässig. Die Enteignung zu Zwecken des Baus oder Ausbaus muss zur Ausführung eines nach § 18 Absatz 1 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig sein. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es im Falle von Satz 2 nicht. Die nach Landesrecht zuständige Behörde stellt die Zulässigkeit der Enteignung fest, soweit im Falle einer Unterhaltungsmaßnahme keine Festlegung in einem genehmigten oder festgestellten Plan getroffen ist.

(2) Der festgestellte oder genehmigte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen. Er ist für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Hat sich ein Beteiligter mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes schriftlich einverstanden erklärt, kann das Entschädigungsverfahren unmittelbar durchgeführt werden.

(4) Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 22a Entschädigungsverfahren

Soweit der Vorhabenträger nach § 18 Absatz 2 oder auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Träger des Vorhabens zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.

§ 22b Duldungspflichten bei Unterhaltung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn

(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn erforderlich ist, haben Eigentümer und sonstige Nutzungsberechtigte zu dulden, dass Beauftragte des Eisenbahninfrastrukturbetreibers die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten angekündigt werden.

(2) Entstehen durch Handlungen nach Absatz 1 Schäden, hat der Geschädigte Anspruch auf Schadensersatz.

§ 23 Freistellung von Bahnbetriebszwecken

(1) Der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, liegt im überragenden öffentlichen Interesse und dient der Aufrechterhaltung sowie der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der kurz-, mittel- oder langfristig prognostizierbaren zweckentsprechenden Nutzung.

(2) Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für ein Grundstück im Sinne des Absatzes 1 auf Antrag

1. des Eisenbahninfrastrukturunternehmens,
2. des Eigentümers des Grundstücks,
3. der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, oder
4. des Trägers der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für Zwecke des Radwege- und Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt,

die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn das Interesse des Antragstellers an der Freistellung das in Absatz 1 genannte, überragende öffentliche Interesse überwiegt, kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Satz 1 gilt auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlagen mehr befinden. Befindet sich auf dem Grundstück eine Betriebsanlage, für deren dauerhafte Betriebseinstellung eine Stilllegung nach § 11 zu erwirken ist, so kann die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken erst nach Eintritt der Bestandskraft der Stilllegungsentscheidung erfolgen. Für die Freistellungsentscheidung ist die vollständige oder teilweise Beseitigung von nicht betriebsnotwendigen Eisenbahnanlagen keine Voraussetzung.

(3) Der Antragsteller hat die ihm bekannten erheblichen Tatsachen, die für eine Freistellung des Grundstücks von den Bahnbetriebszwecken nach Absatz 2 vorausgesetzt werden, vollständig offenzulegen und ist zur Mitwirkung bei der Ermittlung des Sachverhalts verpflichtet.

(4) Vor der Entscheidung nach Absatz 2 hat die Planfeststellungsbehörde

1. die oberste Landesplanungsbehörde über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren,
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, kommunale Verkehrsunternehmen, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern sowie den Inhalt der Bekanntmachung zusätzlich im Internet zu veröffentlichen; die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme soll drei Monate nicht überschreiten und
3. der Bundesnetzagentur innerhalb der Frist nach Nummer 2 Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(5) Mit der Freistellungsentscheidung endet die eisenbahnrechtliche Fachplanungshoheit. Das Grundstück unterliegt damit der kommunalen Planungshoheit, soweit keine vorrangige künftige Nutzung für den Betrieb von Verkehrssystemen nach dem Personenbeförderungsgesetz erfolgen soll. In diesem Fall stellt die Planfeststellungsbehörde in Abstimmung mit der hierfür zuständigen Behörde des Landes die Freistellungsentscheidung unter den Vorbehalt einer künftigen Zweckbestimmung für den öffentlichen Personenverkehr. Es findet § 28 des Personenbeförderungsgesetzes Anwendung.

(6) Die Entscheidung über die Freistellung ist neben dem Antragsteller dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer des Grundstücks und der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, zuzustellen. Die oberste Landesplanungsbehörde ist über die Entscheidung zu unterrichten.

§ 24 Verkehrssicherungspflicht

Wer die Verfügungsgewalt über ein Grundstück besitzt, ist verpflichtet, auf dem Grundstück innerhalb eines 50 Meter breiten Streifens beidseits entlang der Gleise, gemessen von der Gleismitte des außen liegenden Gleises, die geeigneten, erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, um Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs oder andere Rechtsgüter durch

1. umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste, sonstige Vegetation oder
2. Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen

abzuwehren. Wer die in Satz 1 genannten Pflichten vertraglich übernommen hat, hat diese anstelle des nach Satz 1 Verpflichteten zu erfüllen, wenn dieser ihn ordnungsgemäß ausgewählt, kontrolliert und überwacht hat. § 14 Absatz 2 Nummer 2 in Verbindung mit Absatz 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bleibt unberührt.

§ 24a Befugnisse der Schienenwege betreibenden Unternehmen

(1) Zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 sind Schienenwege betreibende Unternehmen, unbeschadet der Verpflichtung des nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen berechtigt, die Baumbestände in dem in § 24 Satz 1 genannten Bereich in angemessenen zeitlichen Abständen darauf zu sichten, ob Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation oder durch Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 abzuwehren sind. Wird eine Sichtung durchgeführt, sollen auch solche Bäume berücksichtigt werden, auf Grund derer eine Gefährdung der Sicherheit des Schienenverkehrs noch nicht besteht, aber zu besorgen ist.

(2) Schienenwege betreibende Unternehmen sind berechtigt, Grundstücke zu dem in Absatz 1 genannten Zweck zu betreten. Sichtungen nach Absatz 1 sind dem Besitzer mindestens 14 Tage vor ihrer Durchführung ortsüblich anzuzeigen und auf der Internetseite des Unternehmens anzukündigen; dem Besitzer ist auf vorherige Anforderung Gelegenheit einzuräumen, bei den Sichtungen anwesend zu sein. Grundstücke mit erkennbarem Wohnzusammenhang dürfen Schienenwege betreibende Unternehmen nur betreten, wenn eine dringende Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs zu besorgen steht. Eine vorangegangene Anzeige und Ankündigung nach

Satz 2 ist in diesem Fall nicht erforderlich. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(3) Erfolgt eine Sichtung, haben die Schienenwege betreibenden Unternehmen die Ergebnisse der Sichtigungen nach Absatz 1 in geeigneter Weise zu dokumentieren. Der nach § 24 Verkehrssicherungspflichtige ist auf Verlangen befugt, die von Schienenwege betreibenden Unternehmen bei vorangegangenen Sichtigungen angefertigten Dokumentationen über sein Grundstück einzusehen. Sofern Schienenwege betreibende Unternehmen Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation oder durch Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen feststellen, haben sie diese Gefahren dem nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen unverzüglich anzuzeigen und ihn auf seine Verkehrssicherungspflicht hinzuweisen. Werden zu fallende Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste festgestellt, sollen diese eindeutig und dauerhaft gekennzeichnet werden. Schienenwege betreibende Unternehmen sollen ferner auf Bäume hinweisen, bei denen eine Gefahr für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch Umstürzen, herausbrechende oder herabstürzende Äste noch nicht besteht, aber eine Gefährdung für die Sicherheit des Schienenverkehrs zu besorgen ist.

(4) Bei Gefahr im Verzug für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation oder durch Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen sind Schienenwege betreibende Unternehmen berechtigt, die davon ausgehende Gefahr unverzüglich zu beseitigen. Absatz 2 gilt entsprechend. Das Grundrecht auf Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Absatz 1 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. Die Gefahrbeseitigung ist zu dulden und die nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen haben den Schienenwege betreibenden Unternehmen die durch die Beseitigung entstandenen notwendigen Kosten zu erstatten. Schienenwege betreibende Unternehmen haben die Beseitigung der Gefahr nach Möglichkeit so vorzunehmen, dass der verbleibende Baumbestand nicht beschädigt wird und die Verwertbarkeit der gefälltten Bäume soweit wie möglich erhalten bleibt. Eingeschlagene Bäume sind dem Eigentümer oder Besitzer des Grundstücks zu belassen. Ein Ersatzanspruch hinsichtlich der entgangenen Zuwachsleistung beseitigter Bäume besteht nicht. Schäden am Grundstück oder an Sachen, die sich auf dem Grundstück befinden, hat das Schienenwege betreibende Unternehmen dem Geschädigten zu ersetzen, wenn die Schäden zurückzuführen sind auf eine sorgfaltswidrige Durchführung der Schutzmaßnahmen durch das Schienenwege betreibende Unternehmen oder durch ein von ihm zu diesem Zweck beauftragtes Unternehmen.

(5) Zur Gewährleistung einer betriebssicheren Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 4 Absatz 3 können Schienenwege betreibende Unternehmen in dem in § 24 Satz 1 genannten Bereich vorübergehende Einrichtungen errichten, soweit diese dem Schutz von Anlagen der Eisenbahninfrastruktur vor nachteiligen Einwirkungen der Natur, insbesondere durch Schneeverwehungen, Steinschlag oder Vermurungen dienen. Eigentümer und Besitzer der Grundstücke haben die Errichtung zu dulden. Die Absätze 2 und 4 Satz 8 gelten entsprechend. Wenn der Eigentümer oder der Besitzer die Maßnahmen im Benehmen mit den Schienenwege betreibenden Unternehmen selbst durchführt, sind ihm die erforderlichen Aufwendungen und unmittelbar damit verbundenen Schäden zu ersetzen.

(6) Vorschriften des Naturschutzrechts und des Zweiten Kapitels, Abschnitt II des Bundeswaldgesetzes bleiben unberührt. Die Ziele der Forstwirtschaft sind zu berücksichtigen.

§ 25 Besetzungszeiten von Arbeitsplätzen

Öffentliche Eisenbahnen entscheiden allein darüber, zu welchen Zeiten Arbeitsplätze für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten sowie für die Aufrechterhaltung und für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nach unternehmerischen Erfordernissen zu besetzen sind. Das Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats nach § 87 Abs. 1 Nr. 2 des Betriebsverfassungsgesetzes bezüglich der Arbeitszeitregelungen für den Einsatz der Beschäftigten während der nach Satz 1 festgelegten Besetzungszeiten bleibt unberührt.

§ 26 Rechtsverordnungen

(1) Zur Gewährleistung der Sicherheit und der Ordnung im Eisenbahnwesen, des Umweltschutzes oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen

1. über die Anforderungen an Bau, Instandhaltung, Ausrüstung, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen nach den Erfordernissen der Sicherheit, nach den neusten Erkenntnissen der Technik oder nach internationalen Abmachungen; dabei können insbesondere geregelt werden:

- a) das Erfordernis von Genehmigungen oder Anzeigen,
 - b) Regelungen über Verbote oder Beschränkungen für das Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben oder deren Kennzeichnung,
 - c) wiederkehrende Prüfungen,
 - d) die Führung von Registern oder Nachweisen, einschließlich deren Aufbewahrung,
 - e) Mitwirkungspflichten von Eisenbahnen, Herstellern einschließlich deren Bevollmächtigten, Inverkehrbringern oder Haltern von Eisenbahnfahrzeugen, Infrastruktur oder Teilen derselben und von für die Instandhaltung zuständigen Stellen sowie sonstigen Verantwortlichen nach § 2 Absatz 22,
 - f) das jeweilige Verfahren, auch in Abweichung von den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren;
- 1a. über allgemeine Bedingungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck durch Eisenbahnen; dabei können auch Informationspflichten, die Haftung bei Ausfall, Verspätung oder Anschlussversäumnis, Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren einschließlich einer Schlichtung geregelt werden; die Regelungen können von der Verordnung (EU) 2021/782 nach Maßgabe ihres Artikels 2 abweichen sowie Ausnahmen von ihr vorsehen;
 - 1b. über die notwendigen Vorschriften einschließlich des Verfahrens zum Schutz der Anlagen und des Betriebes der Eisenbahnen gegen Störungen und Schäden;
 - 1c. über die Einzelheiten der Führung des Fahrzeugeinstellungsregisters, insbesondere über die in dem Register zu speichernden Angaben sowie über die Datenerhebung und Datenübermittlung; gespeichert werden dürfen nur Angaben zur Identifizierung des Halters und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle sowie zur Beschaffenheit, Ausrüstung, Kennzeichnung sowie zu den sonstigen rechtlichen und tatsächlichen Verhältnissen des Eisenbahnfahrzeuges;
 - 1d. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der benannten Stellen sowie über ihre Tätigkeit;
 - 1e. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der bestimmten Stellen sowie über ihre Tätigkeit;
 - 1f. über die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der Prüfsachverständigen sowie ihre Tätigkeit;
 - 2. über die Voraussetzungen, unter denen von den Verpflichtungen nach § 12 Abs. 2 abgewichen werden kann;
 - 3. über die Voraussetzungen, unter denen einer Eisenbahn eine Genehmigung erteilt oder diese widerrufen wird, über den Nachweis der Voraussetzungen des § 6 Abs. 2 einschließlich der Verfahren der Zulassung und der Feststellung der persönlichen Eignung und Befähigung des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen; in der Rechtsverordnung können Regelungen über eine Prüfung der Fachkunde des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen einschließlich der Regelungen über Ablauf und Inhalt der Prüfung, die Leistungsbewertung und die Zusammensetzung des Prüfungsausschusses getroffen werden;
 - 4. über Erteilung, Aussetzung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins einschließlich der Überwachung des Zertifizierungsverfahrens sowie über das Führen eines Registers über Inhaber von Triebfahrzeugführerscheinen;
 - 5. über
 - a) die Anforderungen an die Befähigung und Eignung des Eisenbahnbetriebspersonals, dessen Ausbildung und Prüfung, einschließlich der Anerkennung von Prüfern sowie Ärzten und Psychologen, die Tauglichkeitsuntersuchungen durchführen,
 - b) die Einrichtung einer unabhängigen Beschwerdestelle im Rahmen des Verfahrens zur Ausstellung der Zusatzbescheinigungen im Sinne des § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 9,
 - c) das Führen von Registern über erteilte Zusatzbescheinigungen im Sinne des § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 9 und über anerkannte Personen und Stellen im Sinne des § 5 Absatz 1e Satz 1 Nummer 11,

- d) die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse, einschließlich des Verfahrens zur Erlangung von Erlaubnissen und Berechtigungen und deren Entziehung oder Beschränkung;
6. über die Einzelheiten der Veröffentlichung nach § 8 Absatz 4 erster Halbsatz des Eisenbahnregulierungsgesetzes sowie die Eignung und die Befugnisse des Beauftragten nach § 8 Absatz 4 Satz 3 des Eisenbahnregulierungsgesetzes;
7. (weggefallen)
8. (weggefallen)
9. über die Fachbereiche, in denen Sachverständige tätig sein können, sowie über die Voraussetzungen für die öffentliche Bestellung von Sachverständigen für den Bau, die Instandhaltung, den Betrieb und den Verkehr von Eisenbahnen, über deren Befugnisse und Verpflichtungen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit sowie über deren Entgelt; in der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen über
 - a) die persönlichen Voraussetzungen einschließlich altersmäßiger Anforderungen, den Beginn und das Ende der Bestellung,
 - b) die in Betracht kommenden Sachgebiete einschließlich der Bestellungsbedingungen,
 - c) den Umfang der Verpflichtungen des Sachverständigen bei der Ausübung seiner Tätigkeit, insbesondere über die Verpflichtungen zur unabhängigen, weisungsfreien, persönlichen, gewissenhaften und unparteiischen Leistungserbringung und über die Vereidigung darauf; den Abschluss einer Berufshaftpflichtversicherung und den Umfang der Haftung; die Fortbildung und den Erfahrungsaustausch; die Einhaltung von Mindestanforderungen bei der Leistungserbringung sowie die Aufzeichnung von Daten über einzelne Geschäftsvorgänge und über die Auftraggeber getroffen werden;
10. über Gegenstand, Inhalt und Umfang sowie das Verfahren der Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb einschließlich der Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden und Organen der Europäischen Union; in der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen über
 - a) die Befugnisse und das Untersuchungsverfahren der zuständigen Behörde,
 - b) die Mitwirkungs- und Meldepflichten von Eisenbahnen,
 - c) das Melden und die Berichterstattung über die durchgeführten Untersuchungen,
 - d) den Inhalt, die Veröffentlichung und die Verbindlichkeit der Sicherheitsempfehlungen der für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb zuständigen Behörden erlassen werden;
11. über die Anforderungen, die von privaten Stellen bei der Übertragung von Aufsichts- und Genehmigungsbefugnissen zu erfüllen sind;
12. über das Verfahren für die Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung nach § 7a sowie der Sicherheitsgenehmigung nach § 7c;
13. über Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem nach § 4 Absatz 4; dabei können auch Anzeigepflichten sowie das Verfahren geregelt werden;
14. über Anforderungen an die Betriebssicherheit öffentlicher Eisenbahnen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren geregelt werden;
15. über den Zugang zu Schulungseinrichtungen und die Anforderungen an Schulungen und Schulungseinrichtungen; dabei können auch Anzeige- und Genehmigungserfordernisse sowie das Verfahren und die Registrierung geregelt werden;
16. über gemeinsame Sicherheitsmethoden zur Beurteilung des Erreichens und des Einhaltens der Sicherheitsanforderungen;
17. über gemeinsame Sicherheitsziele, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen;
18. über
 - a) die näheren Voraussetzungen und das Verfahren für die Anerkennung und Überwachung der Zertifizierungsstellen im Sinne von Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 sowie ihre Tätigkeit,

- b) die Anforderungen an eine für die Instandhaltung zuständige Stelle und das Verfahren für die Erteilung von Bescheinigungen nach § 7g.

Im Falle des Satzes 1 Nr. 1a kann eine Rechtsverordnung auch zum Schutz der Rechte der Reisenden erlassen werden.

(1a) (weggefallen)

(2) Zur Gewährleistung des Schutzes von Leben und Gesundheit des Fahrpersonals sowie des Personals, das unmittelbar in der betrieblichen Abwicklung der Beförderungen eingesetzt ist, wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates für öffentliche Eisenbahnen Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. Arbeitszeiten, Fahrzeiten und deren Unterbrechungen sowie Schichtzeiten,
2. Ruhezeiten und Ruhepausen,
3. Tätigkeitsnachweise,
4. die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung dieser Rechtsverordnungen,
5. die Zulässigkeit abweichender tarifvertraglicher Regelungen über Arbeitszeiten, Fahrzeiten, Schicht- und Ruhezeiten sowie Ruhepausen und Unterbrechungen der Fahrzeiten.

(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 werden, soweit sie den Umweltschutz betreffen, vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz erlassen. Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung erlassen. Die Regelungen des Berufsbildungsgesetzes bleiben unberührt. Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 und 2 zum Schutz von Leben und Gesundheit der Arbeitnehmer und des Personals werden im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales erlassen.

(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen

1. zur Übernahme des Rechts der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union, soweit es Gegenstände der Artikel 1 bis 5 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes oder des Bundesschienenwegeausbaugesetzes betrifft, in deutsches Recht sowie
2. zur Durchführung des Rechts der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union, soweit es Gegenstände der Artikel 1 bis 5 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes oder des Bundesschienenwegeausbaugesetzes betrifft.

(5) Für nichtöffentliche Eisenbahnen gelten die Ermächtigungen nach Absatz 1 insoweit, als die Einheit des Eisenbahnwesens es erfordert. Die Ermächtigung nach Absatz 2 gilt für diese Eisenbahnen insoweit, als sie die Eisenbahninfrastruktur von öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen benutzen. Im übrigen werden die Landesregierungen ermächtigt, Rechtsverordnungen für diese Unternehmen zu erlassen; die Landesregierungen können die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.

(6) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 können zur Regelung des bauaufsichtlichen Verfahrens im Einzelnen oder zur Vereinfachung, Erleichterung oder Beschleunigung des bauaufsichtlichen Verfahrens oder zur Entlastung der Behörden auch Regelungen getroffen werden über die Befugnisse der Aufsichtsbehörden für das Erlassen von Anweisungen über

1. den Umfang, den Inhalt und die Zahl der Bauvorlagen sowie
2. die erforderlichen Anträge, Anzeigen, Nachweise und Bescheinigungen.

In den Anweisungen können für verschiedene Arten von Bauvorhaben unterschiedliche Anforderungen und Verfahren festgelegt werden; es kann für bestimmte Vorhaben auch festgelegt werden, dass auf die Genehmigung oder auf die bautechnische Prüfung ganz oder teilweise verzichtet wird.

(7) Nicht der Zustimmung des Bundesrates bedürfen Rechtsverordnungen nach Absatz 1 oder Absatz 2, die ausschließlich der Umsetzung der folgenden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten Spezifikationen dienen:

1. der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Sinne des Kapitels II der Richtlinie (EU) 2016/797,
2. der Spezifikationen für das Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797,
3. der Spezifikationen für das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen nach Artikel 48 der Richtlinie (EU) 2016/797 oder
4. der Spezifikationen für das Infrastrukturregister nach Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797.

In den Rechtsverordnungen nach Satz 1 kann auch das Verhältnis zu den sonstigen der Betriebssicherheit dienenden Rechtsverordnungen geregelt werden.

(8) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates dem Eisenbahn-Bundesamt die Befugnis zum Erlass einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 und Absatz 6, ganz oder teilweise zu übertragen, soweit technische Einzelheiten für Planung, Bemessung und Konstruktion ausschließlich von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes betroffen sind. Rechtsverordnungen des Eisenbahn-Bundesamtes bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates; auf diese Rechtsverordnungen ist Absatz 3 Satz 1 und 5 nicht anzuwenden.

§ 27 Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales mit Zustimmung des Bundesrates zur Durchführung der auf Grund des § 26 Abs. 2 erlassenen Rechtsverordnungen allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen, insbesondere über die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit nach § 28 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 8.

§ 28 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2c Absatz 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erstattet,
- 1a. ohne Unternehmensgenehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Eisenbahnverkehrsdienste erbringt, als Fahrzeughalter selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt oder Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreibt,
2. entgegen § 7a Absatz 1 Satz 1 am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz teilnimmt,
- 2a. entgegen § 7c eine Eisenbahninfrastruktur im übergeordneten Netz betreibt,
- 2b. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7f Abs. 1 Satz 1 ohne Erlaubnis den Betrieb aufnimmt oder den Betrieb erweitert,
- 2c. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 7f Abs. 3 eine Anzeige nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig erstattet,
- 2d. ohne Bescheinigung nach § 7g Absatz 1 Satz 1 ein Eisenbahnfahrzeug instand hält,
3. ohne Genehmigung nach § 12 Absatz 3 Satz 1 dort genannte Eisenbahnverkehrsdienste erbringt,
4. als im Unternehmen Verantwortlicher entgegen § 12 Abs. 2 Satz 1 Tarife nicht oder nicht in der dort vorgeschriebenen Weise aufstellt oder entgegen § 12 Abs. 2 Satz 2 Tarife gegenüber jedermann nicht in gleicher Weise anwendet,
5. (weggefallen)
6. einer Rechtsverordnung nach
 - a) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b oder c, Nummer 1b, 10 erster Halbsatz oder zweiter Halbsatz Buchstabe a oder d, Nummer 13 erster Halbsatz oder Nummer 14 erster Halbsatz,

- b) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d oder e, Nummer 9, 10 zweiter Halbsatz Buchstabe b oder c, Nummer 13 zweiter Halbsatz, Nummer 14 zweiter Halbsatz oder Nummer 15 oder
- c) § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 oder 5 oder Absatz 2 Nummer 1 bis 3 oder 4

oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder

7. bis 8. (weggefallen)

- 9. einem Gebot oder Verbot einer die Eisenbahnen betreffenden Verordnung der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Verordnung zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach Absatz 3 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 6 Buchstabe b mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend Euro geahndet werden.

(3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Tatbestände zu bezeichnen, die als Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 9 geahndet werden können, soweit dies zur Durchführung der betreffenden Verordnung erforderlich ist.

§ 29 Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten

(1) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Eisenbahn-Bundesamt

- 1. in den Fällen des § 28 Absatz 1 im Bereich der Unternehmen, die der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegen, und
- 2. in den Fällen des § 9 der Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung in Bereichen, die der Überwachung des Bundeseisenbahnvermögens unterliegen.

§ 64b Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und § 49 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen bleiben unberührt.

(2) Neben den in den §§ 37 und 38 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bestimmten Verwaltungsbehörden ist für die Verfolgung und Ahndung der in § 28 Abs. 1 Nr. 2a bis 2e oder 6 Buchstabe c genannten Ordnungswidrigkeiten auch die Verwaltungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die geschäftliche Niederlassung des Betriebes liegt, bei der der Betroffene tätig ist; § 39 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend.

(3) Wird ein Verstoß von Bediensteten des Bundeseisenbahnvermögens oder von Arbeitnehmern von Eisenbahnen des Bundes begangen, so ist Absatz 1 entsprechend anzuwenden.

§ 30 (weggefallen)

§ 31 Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Fahrzeughalter

Für Fahrzeughalter gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend.

§ 32 Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Wagenhalter

Für Wagenhalter gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit sie die Eisenbahnaufsicht betreffen.

§ 33 (weggefallen)

§ 34 Netzbeirat

Soweit es zur Entwicklung, zum Ausbau oder zum Erhalt von Schienenwegen erforderlich ist, ist ein Betreiber der Schienenwege auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde verpflichtet, einen unabhängigen Netzbeirat

einzurichten. Der Netzbeirat hat das Recht, Empfehlungen zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt der Schienenwege zu machen. Der Vorstand des Betreibers der Schienenwege hat diese Empfehlungen und die Stellungnahmen des Netzbeirates zum Geschäftsplan nach § 9 des Eisenbahnregulierungsgesetzes zum Gegenstand seiner Beratungen zu machen. In den Netzbeirat sind von der zuständigen Aufsichtsbehörde Vertreter oder Beauftragte von Eisenbahnverkehrsunternehmen und der nach § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen zu berufen. Der Netzbeirat soll nicht mehr als 15 Mitglieder haben.

§ 35 (weggefallen)

§ 35a Eisenbahnsicherheitsbeirat

(1) Der Eisenbahnsicherheitsbeirat hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Sicherheitsbehörde zu beraten und die Zusammenarbeit zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbehörde und den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden zu fördern.

(2) Dem Eisenbahnsicherheitsbeirat ist Gelegenheit zur Stellungnahme zu allgemeinen Fragen der Rechtsanwendung durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung als Sicherheitsbehörde, insbesondere hinsichtlich der Grundsätze der Ermessensausübung und der Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe, zu geben.

(3) Sicherheitsbescheinigungen nach § 7a Abs. 1 oder Sicherheitsgenehmigungen nach § 7c für nichtbundeseigene Eisenbahnen bedürfen des Benehmens mit dem Eisenbahnsicherheitsbeirat. In dringenden Fällen können Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen auch ohne das Benehmen ergehen; in solchen Fällen ist der Eisenbahnsicherheitsbeirat nachträglich zu unterrichten.

(4) Der Eisenbahnsicherheitsbeirat ist gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt berechtigt, Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist insoweit auskunftspflichtig.

§ 36 (weggefallen)

§ 37 (weggefallen)

§ 38 Weitere Übergangsvorschriften, Schlussbestimmungen

(1) Berührt die Eisenbahninfrastruktur eines nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dessen Genehmigungen bis zum 1. Juli 2002 von einem Land erteilt wurde, ein anderes Land, dann gelten die bislang erteilten Genehmigungen weiter und ab 1. Juli 2003 als Genehmigung des Landes, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, soweit nicht die beteiligten Länder bis dahin etwas anderes nach § 5 Abs. 1b Nr. 2 Satz 2 vereinbart haben. Satz 1 gilt für die Eisenbahnaufsicht entsprechend.

(2) Auf Eisenbahnen, die erstmals ab dem 30. April 2005 den Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen, finden die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die Eisenbahn-Signalordnung 1959 und die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung bis zum Erlass einer Regelung nach Satz 3 keine Anwendung. Auf diese Eisenbahnen sind die jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften über die Betriebssicherheit nichtöffentlicher Eisenbahnen anzuwenden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, dass die Sätze 1 und 2 nicht mehr anzuwenden sind, soweit es für die einheitliche Regelung der Betriebssicherheit aller regelspurigen Eisenbahnen erforderlich ist.

(2a) Anordnungen nach § 5 Absatz 6 in der bis zum 29. März 2019 geltenden Fassung bleiben bis zum 29. März 2020 wirksam. Die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen haben bis zum 29. März 2020 eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 Satz 1 zu beantragen. Die Sicherheitsbescheinigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt. § 7a Absatz 1 Satz 2 bleibt unberührt.

(3) Die bis zum 2. September 2016 erteilten Genehmigungen nach § 6 gelten ab 2. September 2016 als Unternehmensgenehmigungen nach den §§ 6 bis 6g.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Fahrzeughalter und Wagenhalter, die am 2. September 2016 bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben den Nachweis über das Bestehen einer Versicherung nach § 14 der nach § 5 zuständigen Aufsichtsbehörde bis zum 2. März 2017 vorzulegen.

(5) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die bislang keiner Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 bedurften, haben bei Zuordnung einer von ihnen genutzten Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz innerhalb von zwölf Monaten nach Veröffentlichung der Entscheidung über die Zuordnung in der Liste nach § 2c Absatz 5 eine Sicherheitsbescheinigung zu beantragen. Die Sicherheitsbescheinigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

(5a) Betreiber der Schienenwege, die bislang keiner Sicherheitsgenehmigung nach § 7c bedurften, haben bei Zuordnung ihrer Eisenbahninfrastruktur zum übergeordneten Netz innerhalb von zwölf Monaten nach Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über die Zuordnung, eine Sicherheitsgenehmigung zu beantragen. Die Sicherheitsgenehmigung gilt im Falle rechtzeitiger Antragstellung bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den Antrag als vorläufig erteilt.

(5b) Soweit eine Sicherheitsbescheinigung, die nach § 14 Absatz 7 in der bis zum 20. April 2007 geltenden Fassung erteilt worden ist, ergänzt, geändert oder aus anderen Gründen erneuert werden muss, ist unverzüglich eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a Absatz 1 oder eine nationale Bescheinigung nach § 7a Absatz 4 in der bis zum 15. Juni 2020 geltenden Fassung zu beantragen. Die nach Satz 1 beantragte Sicherheitsbescheinigung oder nationale Bescheinigung gilt jeweils mit dem Antrag bis zum Eintritt der Unanfechtbarkeit der Entscheidung über den jeweiligen Antrag als vorläufig erteilt.

(5c) Sicherheitsbescheinigungen, die vor dem 16. Juni 2020 erteilt worden sind, sind bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.

(6) (weggefallen)

(7) Wer am 1. Juli 2021 von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich Deckung erhält, hat dies der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde bis zum 1. Juli 2022 nachzuweisen.

(8) Vor dem 13. März 2020 beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der vor dem 13. März 2020 geltenden Fassung weitergeführt.

(9) (weggefallen)

(10) Bis zum Ablauf des 6. Juni 2023

1. sind § 1 Absatz 3 und 4, § 4 Absatz 8, § 5 Absatz 1 und 4a, § 5a Absatz 8 sowie § 12a Absatz 4 in der am 2. August 2023 geltenden Fassung weiter anzuwenden,
2. sind die §§ 10a, 12b und 12c nicht anzuwenden,
3. ist § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1a mit der Maßgabe anzuwenden, dass die dort genannten Regelungen auch von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 nach Maßgabe ihres Artikels 2 Absatz 5 abweichen können, soweit der Schienenpersonennahverkehr betroffen ist und die technischen oder wirtschaftlichen Umstände oder die betrieblichen Abläufe eine abweichende Regelung erfordern.

(11) Bis zum Ablauf des 30. Juni 2026 ist der Bedarf für Hilfeleistung im Sinne des Artikels 23 der Verordnung (EU) 2021/782 bei grenzüberschreitenden Fahrten spätestens 36 Stunden vor dem Zeitpunkt, zu dem die Hilfeleistung benötigt wird, anzumelden, sofern nicht die zentrale Anlaufstelle nach § 10a oder die beteiligten Unternehmen eine kürzere Frist zulassen.

(12) Für das Planfeststellungsverfahren gilt das Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25. Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, das nach Maßgabe dieses Gesetzes anzuwenden ist. Satz 1 gilt entsprechend, wenn das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung anzuwenden ist und dieses auf das Verwaltungsverfahrensgesetz verweist.

§ 39 Übergangsregelung für Planungen

(1) Vor dem 17. Dezember 2006 beantragte Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren werden nach den Vorschriften dieses Gesetzes in der ab dem 17. Dezember 2006 geltenden Fassung weitergeführt. § 11 Abs. 2 des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes bleibt unberührt.

(2) § 18c gilt auch für Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen, die vor dem 17. Dezember 2006 erlassen worden sind, soweit der Plan noch nicht außer Kraft getreten ist.

§ 40 Evaluierung der zentralen Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die Bundesregierung evaluiert die zentrale Anlaufstelle für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität nach § 10a im Jahr 2027.

Anlage 1 (zu § 18e Absatz 1) Schienenwege mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts

(Fundstelle: BGBl. I 2018, 2240,
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)

Vorbemerkung:

Im Sinne der Anlage bedeuten

1. ABS: Ausbaustrecke,
2. NBS: Neubaustrecke.

Zu den Schienenwegen gehören auch die für den Betrieb von Schienenwegen notwendigen Anlagen. Die Schienenwege beginnen und enden jeweils an den Knotenpunkten, an dem sie mit dem bestehenden Netz verbunden sind.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	ABS Lübeck/Hagenow Land - Rostock - Stralsund
2	ABS Leipzig - Dresden
3	ABS Angermünde - Grenze D/PL (- Stettin)
4	ABS/NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden - Grenze AWZ D/DK (- Kopenhagen)
5	ABS/NBS Hamburg - Hannover, ABS Langwedel - Uelzen, Rotenburg - Verden - Minden/Wunstorf, Bremerhaven - Bremen - Langwedel
6	ABS Hannover - Berlin
7	ABS Oldenburg - Wilhelmshaven
8	ABS Uelzen - Stendal - Magdeburg - Halle
9	ABS Paderborn - Halle (Kurve Mönchehof - Ihringshausen)
10	ABS/NBS Hannover - Bielefeld
11	ABS Berlin - Pasewalk - Stralsund
12	ABS Berlin - Rostock (- Skandinavien)
13	ABS Berlin - Dresden
14	ABS Dresden - Görlitz - Grenze D/PL
15	ABS/NBS Hanau - Würzburg/Fulda - Erfurt
16	Korridor Mittelrhein: Zielnetz I (umfasst unter anderem NBS/ABS Mannheim - Karlsruhe, NBS Frankfurt - Mannheim, ABS Köln/Hagen - Siegen - Hanau)
17	Rhein-Ruhr-Express: Köln - Düsseldorf - Dortmund/Münster
18	ABS/NBS Karlsruhe - Grenze D/CH - Basel
19	ABS/NBS Stuttgart - Ulm - Augsburg

Lfd. Nr.	Bezeichnung
20	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, Kehl – Appenweier
21	ABS/NBS (Amsterdam –) Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
22	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (– Kufstein)
23	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne
24	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt – Odenkirchen
25	ABS Berlin – Frankfurt/Oder – Grenze D/PL
26	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL (– Zary)
27	ABS Cottbus – Görlitz
28	NBS Dresden – Grenze D/CZ (– Prag)
29	ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling
30	ABS München – Lindau – Grenze D/A
31	ABS München – Mühldorf – Freilassing
32	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
33	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag)
34	ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ
35	ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg
36	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau (Südbahn)
37	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH
38	ABS Köln – Aachen
39	ABS Nürnberg – Passau
40	ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg
41	Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München) und Knoten (Hannover)
42	ABS Leipzig – Chemnitz

Anlage 2 (zu § 6c)

Finanzielle Leistungsfähigkeit

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2128)

Die Informationen, die antragstellende Unternehmen gemäß § 6c bereitzustellen haben, umfassen:

- a) verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
- b) als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände;
- c) Betriebskapital;
- d) einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Transportmittel, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge;
- e) Belastungen des Betriebsvermögens;
- f) Steuern und Sozialversicherungsbeiträge.

Anlage 3 (zu § 20 Absatz 1 Satz 1)

(Fundstelle: BGBl. 2023 I Nr. 409, S. 20)

Lfd. Nr.	TEN-V-Kernnetzkorridor	Bezeichnung
1	Nordsee - Ostsee	(Świnoujście/Szczecin -) Grenze PL/DE - Berlin
2	Orient/Östliches Mittelmeer	Dresden - Grenze DE/CZ (- Praha/Kolín)
3	Rhein - Alpen	(Zevenaar -) - Grenze NL/DE - Emmerich - Oberhausen
4	Rhein - Alpen	Karlsruhe - Grenze CH/DE (- Basel)
5	Rhein - Donau	München - Grenze DE/CZ (- Praha)
6	Rhein - Donau	Nürnberg - Grenze DE/CZ (- Plzeň)
7	Rhein - Donau	München - Mühl Dorf - Freilassing - Grenze DE/AT (- Salzburg)
8	Rhein - Donau	(Strasbourg -) Grenze FR/DE - Kehl - Appenweier
9	Rhein - Donau	Stuttgart - Ulm
10	Skandinavien - Mittelmeer	(København -) Grenze DK/DE - Hamburg: Anschlussstrecke zur Festen Fehmarnbeltquerung
11	Skandinavien - Mittelmeer	München - Grenze DE/AT (- Wörgl): Brenner-Basistunnel und seine Anschlussstrecken
12	Skandinavien - Mittelmeer	(København-) Grenze DK/DE - Hamburg: Feste Fehmarnbeltquerung

Anlage 4 (zu § 20 Absatz 1 Satz 2)

(Fundstelle: BGBl. 2023 I Nr. 409, S. 20 - 22)

Lfd. Nr.	TEN-V-Kernnetzkorridor	Bezeichnung
1	Atlantik	(Metz -) Grenze FR/DE - Mannheim
2	Nordsee - Ostsee	(Poznań -) Grenze PL/DE - Frankfurt (Oder) - Berlin - Hamburg
3	Nordsee - Ostsee	(Wrocław -) Grenze PL/DE - Falkenberg - Magdeburg
4	Nordsee - Ostsee	(Szczecin/Świnoujście -) Grenze PL/DE - Berlin - Magdeburg - Braunschweig - Hannover
5	Nordsee - Ostsee	Berlin - Wolfsburg - Hannover
6	Nordsee - Ostsee	Hannover - Bremen
7	Nordsee - Ostsee	Bremen - Bremerhaven
8	Nordsee - Ostsee	Bremen - Wilhelmshaven
9	Nordsee - Ostsee	Hannover - Osnabrück - Grenze DE/NL (- Hengelo)
10	Nordsee - Ostsee	Osnabrück - Grenze DE/NL (- Hengelo)
11	Nordsee - Ostsee	Osnabrück - Dortmund - Hagen
12	Nordsee - Ostsee	Hannover - Bielefeld - Hagen
13	Nordsee - Ostsee	Hagen - Köln - Aachen
14	Nordsee - Ostsee	Aachen - Grenze DE/BE (- Visé - Antwerpen)
15	Nordsee - Ostsee	Aachen - Grenze DE/BE (- Liege - Antwerpen)
16	Orient/Östliches Mittelmeer	Hamburg - Berlin
17	Orient/Östliches Mittelmeer	Rostock - Berlin - Dresden
18	Orient/Östliches Mittelmeer	Grenze DE/NL (- Hengelo)

Lfd. Nr.	TEN-V-Kernnetzkorridor	Bezeichnung
19	Orient/Östliches Mittelmeer	Dresden – Grenze DE/CZ (– Usti nad Labem – Praha)
20	Orient/Östliches Mittelmeer	Dresden – Grenze DE/CZ (– Děčín – Praha)
21	Orient/Östliches Mittelmeer	Wilhelmshaven – Bremen
22	Orient/Östliches Mittelmeer	Bremerhaven – Bremen
23	Orient/Östliches Mittelmeer	Bremen – Magdeburg – Roßlau
24	Orient/Östliches Mittelmeer	Roßlau – Elsterwerda
25	Orient/Östliches Mittelmeer	Roßlau – Leipzig – Dresden
26	Rhein – Alpen	(Basel –) Grenze CH/DE – Müllheim (Baden)
27	Rhein – Alpen	Müllheim (Baden) – Freiburg – Kenzingen
28	Rhein – Alpen	Müllheim (Baden) – Kenzingen
29	Rhein – Alpen	Kenzingen – Karlsruhe
30	Rhein – Alpen	Karlsruhe – Heidelberg – Mannheim
31	Rhein – Alpen	Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt am Main
32	Rhein – Alpen	Darmstadt – Bischofsheim – Mainz-Kastel – Rüdesheim – Troisdorf – Köln
33	Rhein – Alpen	Köln – Aachen
34	Rhein – Alpen	Aachen – Grenze DE/BE (– Visé – Antwerpen)
35	Rhein – Alpen	Aachen – Grenze DE/BE (– Liege – Antwerpen)
36	Rhein – Alpen	Bischofsheim – Mainz – Bingen – Koblenz – Köln
37	Rhein – Alpen	Karlsruhe – Hockenheim – Schwetzingen – Mannheim
38	Rhein – Alpen	Hockenheim – Mannheim
39	Rhein – Alpen	Mannheim – Frankfurt am Main
40	Rhein – Alpen	Bischofsheim – Frankfurt am Main
41	Rhein – Alpen	Oberhausen – Duisburg – Hilden – Köln
42	Rhein – Alpen	Köln – Troisdorf – Siegburg – Frankfurt am Main
43	Rhein – Alpen	(Zevenaar –) Grenze NL/DE – Emmerich – Oberhausen – Duisburg – Leverkusen – Köln
44	Rhein – Donau	(Strasbourg –) Grenze FR/DE – Kehl – Appenweier – Karlsruhe
45	Rhein – Donau	Karlsruhe – Mühlacker – Vaihingen (Enz)
46	Rhein – Donau	Karlsruhe – Bruchsal – Heidelberg – Mannheim
47	Rhein – Donau	Karlsruhe – Hockenheim – Schwetzingen – Mannheim
48	Rhein – Donau	Mannheim – Frankfurt am Main
49	Rhein – Donau	Mannheim – Vaihingen (Enz) – Stuttgart
50	Rhein – Donau	Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt am Main
51	Rhein – Donau	Bruchsal – Mühlacker
52	Rhein – Donau	Vaihingen (Enz) – Bietigheim-Bissingen – Stuttgart
53	Rhein – Donau	Vaihingen (Enz) – Stuttgart
54	Rhein – Donau	Stuttgart – Ulm
55	Rhein – Donau	Stuttgart – Plochingen – Ulm

Lfd. Nr.	TEN-V-Kernnetzkorridor	Bezeichnung
56	Rhein - Donau	Ulm - München
57	Rhein - Donau	München - Freilassing - Grenze DE/AT (- Salzburg)
58	Rhein - Donau	(Salzburg -) Grenze AT/DE - Wels
59	Rhein - Donau	Wels - Grenze DE/AT (- Linz)
60	Rhein - Donau	München - Regensburg
61	Rhein - Donau	Regensburg - Passau - Wels
62	Rhein - Donau	Regensburg - Furth im Wald - Grenze DE/CZ (- Praha)
63	Rhein - Donau	Nürnberg - Regensburg
64	Rhein - Donau	Nürnberg - Marktredwitz - Grenze DE/CZ (- Praha)
65	Rhein - Donau	Frankfurt am Main - Würzburg - Nürnberg
66	Skandinavien - Mittelmeer	Bremerhaven - Bremen
67	Skandinavien - Mittelmeer	Bremen - Hannover
68	Skandinavien - Mittelmeer	Bremen - Hamburg
69	Skandinavien - Mittelmeer	Hamburg - Walsrode - Hannover
70	Skandinavien - Mittelmeer	Hannover - Hildesheim
71	Skandinavien - Mittelmeer	Hannover - Göttingen
72	Skandinavien - Mittelmeer	Göttingen - Kassel - Fulda
73	Skandinavien - Mittelmeer	Göttingen - Bad Hersfeld - Fulda
74	Skandinavien - Mittelmeer	Fulda - Würzburg
75	Skandinavien - Mittelmeer	Würzburg - Nürnberg
76	Skandinavien - Mittelmeer	Würzburg - Treuchtlingen
77	Skandinavien - Mittelmeer	Nürnberg - Treuchtlingen
78	Skandinavien - Mittelmeer	Treuchtlingen - Augsburg - München
79	Skandinavien - Mittelmeer	Nürnberg - Ingolstadt - München
80	Skandinavien - Mittelmeer	München - Rosenheim - Grenze DE/AT (- Innsbruck)
81	Skandinavien - Mittelmeer	(Kolding -) Grenze DK/DE - Flensburg - Hamburg
82	Skandinavien - Mittelmeer	(København -) Grenze DK/DE - Lübeck - Hamburg
83	Skandinavien - Mittelmeer	Hamburg - Uelzen - Hildesheim - Göttingen
84	Skandinavien - Mittelmeer	Rostock - Berlin - Bitterfeld
85	Skandinavien - Mittelmeer	Bitterfeld - Leipzig - Hof - Regensburg - München
86	Skandinavien - Mittelmeer	Bitterfeld - Halle - Erfurt - Nürnberg