

Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich

Vom 9. Juni 2021

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

Artikel 1

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4b Absatz 1 Satz 4 werden die Wörter „Nummer 1 Buchstabe f“ durch die Angabe „Nummer 1f“ ersetzt.

2. § 5 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(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.“

3. Die Überschrift zu § 5b wird wie folgt gefasst:

„§ 5b

Eisenbahn-Unfalluntersuchung“.

4. In § 5e Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „der Bundesstelle“ durch die Wörter „einer Stelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung“ ersetzt.

5. § 6 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„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.“

- b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(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. § 7f Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 2 werden nach dem Wort „Rechtsverordnungen“ die Wörter „sowie nach etwaigen eisenbahnrechtlichen Vorschriften des jeweiligen Landesrechts“ eingefügt.

- b) Folgender Satz wird angefügt:

„§ 38 Absatz 2 bleibt unberührt.“

7. § 12 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „und Auflagen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates“ durch die Wörter „oder Auferlegungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

bb) In Satz 3 werden die Wörter „einer Vereinbarung oder Auferlegung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates“ durch die Wörter „von Vereinbarungen oder Auferlegungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.

- b) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
 „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.“
- 7a. § 13 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „und der Kosten“ gestrichen.
- bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:
 „Die anschlussgewährende Eisenbahn muss die dafür erforderliche Anschlusseinrichtung an der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur errichten und betreiben.“
- cc) Der neue Satz 3 wird wie folgt gefasst:
 „Die Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes, insbesondere die Vorschriften zu Zugangsrechten, bleiben unberührt.“
- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:
 „(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.“
- c) Nach dem neuen Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:
 „(3) Von Absatz 1 Satz 2 abweichende Vertragsbedingungen sind unwirksam. Von Absatz 2 abweichende Vertragsbedingungen zum Nachteil der anschlussbegehrenden Eisenbahn sind unwirksam.“
- d) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 4 und die Wörter „sowie über die Angemessenheit der“ werden durch die Wörter „und bei Streitigkeiten über die“ ersetzt.
- e) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 5.
- f) Folgender Absatz 6 wird angefügt:
 „(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Unternehmen, die keine Eisenbahnen sind, jedoch Eisenbahninfrastruktur errichten und für diese Eisenbahninfrastruktur Anschluss begehren.“
8. § 14a wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a werden jeweils wie folgt gefasst:
 „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) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:
 „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“.
- c) In Absatz 3 wird nach der Angabe „Absatz 1“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.
9. § 14c wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „§ 5 zuständigen Genehmigungsbehörde“ durch die Wörter „§ 5 Absatz 1a, Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 oder Nummer 4a zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde“ ersetzt.
- bb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:
 „Satz 1 gilt auch für das Bestehen einer Deckung nach § 14a Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a und Nummer 2 Buchstabe a.“
- b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
 „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.“
10. § 15 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird die Absatzbezeichnung „(1)“ gestrichen und der Absatz wie folgt gefasst:
 „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.“
- b) Absatz 2 wird aufgehoben.
11. In § 18 Absatz 1a Satz 2 wird die Angabe „4“ durch die Angabe „6“ ersetzt.
12. § 23 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „auf dem“ durch die Wörter „auf denen“ ersetzt, wird nach den Wörtern „des Eigentümers des Grundstücks“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und werden nach den Wörtern „der Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet,“ die Wörter

„oder des Trägers der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für Zwecke des Straßenbaus zu nutzen beabsichtigt,“ eingefügt.

bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Satz 1 gilt auch für Grundstücke, auf denen sich keine Betriebsanlage mehr befindet. 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. Mit der Freistellungsentscheidung endet die eisenbahnrechtliche Fachplanungshoheit.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Vor der Entscheidung nach Absatz 1 hat die Planfeststellungsbehörde

1. die oberste Landesplanungsbehörde über den Eingang des Antrags auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu informieren und
2. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffenen 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.“

c) In Absatz 3 Satz 1 werden nach den Wörtern „Die Entscheidung über die Freistellung ist“ die Wörter „neben dem Antragsteller“ eingefügt.

d) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die oberste Landesplanungsbehörde ist über die Entscheidung zu unterrichten.“

13. § 24 wird wie folgt gefasst:

„§ 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.“

14. Nach § 24 wird der folgende § 24a eingefügt:

„§ 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 Sichtungen nach Absatz 1 in geeigneter Weise zu dokumentieren. Der nach § 24 Verkehrssicherungspflichtige ist auf Verlangen befugt, die von Schienenwege betreibenden Unternehmen bei vorangegangenen Sichtungen 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 gefällten 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.“

15. § 26 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 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.“

16. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 werden die Wörter „nach § 12 Abs. 3 Satz 1 Eisenbahnverkehrsdienste nach § 3 Nr. 1“ durch die Wörter „nach § 12 Absatz 3 Satz 1 dort genannte Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„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 zu widerhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist, oder“.

17. § 29 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(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.“

18. § 30 wird aufgehoben.

19. § 35 wird aufgehoben.

20. § 38 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 6 wird aufgehoben.

b) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(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.“

c) Folgender Absatz 9 wird angefügt:

„(9) Auf einen vor dem 1. Juli 2021 geschlossenen Vertrag, ist § 13 in der bis zu diesem Tag geltenden Fassung anzuwenden. Verträge nach Satz 1, deren weitere Laufzeit nach dem 1. Juli 2021 noch mehr als 24 Monaten beträgt, sind spätestens bis zum Ablauf von 24 Monaten nach dem 1. Juli 2021 an die Vorgaben des § 13 anzupassen.“

Artikel 2

Änderung des Bundesnichtraucherschutzgesetzes

§ 2 Nummer 3 des Bundesnichtraucherschutzgesetzes vom 20. Juli 2007 (BGBl. I S. 1595) wird wie folgt gefasst:

„3. Personenbahnhöfe der öffentlichen Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 3 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in Verbindung mit Anlage 2 (zu den §§ 10 bis 14) Nummer 2 Satz 1 Buchstabe a des Eisenbahnregulierungsgesetzes.“

Artikel 3

Änderung des Schienenlärmschutzgesetzes

Das Schienenlärmschutzgesetz vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2804) wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 Satz 3 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

b) In Absatz 4 wird die Angabe „Satz 1“ gestrichen.

2. In § 11 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „2 Satz 1 und 4 und Absatz 3“ durch die Wörter „2, 3 Satz 3 oder Absatz 4“ ersetzt.

3. § 13 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 6 werden die Wörter „Satz 1 und 4“ durch die Wörter „oder 3 Satz 3“ ersetzt.

b) In Nummer 7 wird die Angabe „§ 8 Absatz 3“ durch die Angabe „§ 8 Absatz 4“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Bundeswaldgesetzes

§ 2 Absatz 2 des Bundeswaldgesetzes vom 2. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Januar 2017 (BGBl. I S. 75) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

2. In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und das Wort „und“ angefügt.

3. Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. mit Forstpflanzen bestockte Grundflächen

a) auf Schienenwegen, auch auf solchen in Serviceeinrichtungen, sowie

b) beidseits der Schienenwege in einer Breite von 6,80 Meter, gemessen von der Gleismitte des außen liegenden Gleises, oder, wenn die Schienenwege im Bereich von Böschungen oder Einschnitten liegen, bei denen die Böschungsschulter oder der Böschungsfuß weiter als 6,80 Meter von der Gleismitte aus liegt, in einer Breite von der Gleismitte bis zum Böschungsfuß oder zur Böschungsschulter.“

Artikel 5

Änderung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz

Das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3115) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „den Ersatz der“ durch die Wörter „Investitionen in die“ ersetzt und werden nach dem Wort „Eisenbahnen“ die Wörter „(Ersatz, Aus- und Neubau)“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Eine Förderung setzt voraus, dass diskriminierungsfreier Zugang zu den Schienenwegen gemäß den Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1531) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gewährt wird.

(3) Für den Begriff der Schienenwege gilt § 8 Absatz 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert worden ist.“

c) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden die Absätze 4 und 5.

d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „sind“ die Wörter „Ersatzinvestitionen in“ eingefügt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 werden auch Ersatzinvestitionen in Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes und in Schienenwege in See- und Binnenhäfen gefördert.“

e) Die folgenden Absätze 6 und 7 werden angefügt:

„(6) Förderfähig sind Investitionen in Schienenwege hinsichtlich eines Aus- und Neubaus, wenn

1. die Investitionen die Durchführung von Verkehren des Schienengüterfernverkehrs verbessern oder ermöglichen,
2. die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen mit einer Streckengeschwindigkeit von in der Regel mindestens 50 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
3. die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen durchgängig eine zulässige Radatzlast von mindestens 22,5 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 8 Tonnen pro Meter aufnehmen können,
4. eine nicht bundeseigene Eisenbahn zur Durchführung der Investitionen berechtigt ist und die Schienenwege betreibt oder betreiben wird,
5. für die Investitionen zum Zeitpunkt der schriftlichen Antragstellung alle erforderlichen planungsrechtlichen oder baurechtlichen Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen sind,
6. der Kapitalwert der Investitionen nach der Kapitalwertmethode ohne Förderung negativ ist und mit Förderung mindestens null beträgt, und
7. aus den auf diesen Schienenwegen auf Grund der Investitionen zu erwartenden Mehrverkehren des Schienengüterfernverkehrs ein volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln des Bundes von nicht kleiner als eins resultiert.

Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummer 1 und 3 bis 7 werden auch Aus- und Neubauinvestitionen in Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes gefördert.

(7) Auf die Förderung von Investitionen von Schienenwegen, die ausschließlich der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Hafens zugutekommen und von jeder Art von Schienenwegen, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen erforderlich sind, findet die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), in der jeweils

gültigen Fassung Anwendung. Die Förderung erfolgt bis zum Wegfall der Freistellungsvoraussetzung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 oder eines Rechtsaktes, der an die Stelle der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 tritt.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Investitionen in den Ersatz der nach § 1 Absatz 4 förderfähigen“ durch die Wörter „nach § 1 Absatz 5 bis 7 förderfähigen Investitionen“ ersetzt.

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Bei der Förderung von Schienenwegen gemäß § 1 Absatz 7 findet Artikel 56b Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 (Seehäfen) beziehungsweise Artikel 56c Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 (Binnenhäfen) Anwendung. Eine Verknüpfung mit anderen Zuwendungen der öffentlichen Hand ist möglich. Die Gesamtförderung darf dabei insgesamt maximal 80 Prozent der Investitionen betragen. Die Zuwendungshöchstgrenze beträgt für Seehäfen 5 Millionen Euro und für Binnenhäfen 2 Millionen Euro.“

c) Die bisherigen Absätze 2 bis 5 werden die Absätze 3 bis 6.

d) In Absatz 5 Satz 3 wird die Angabe „Absatz 4“ durch die Angabe „Absatz 5“ ersetzt.

e) In Absatz 6 werden die Wörter „Absätze 1 bis 4“ durch die Wörter „Absätze 1 bis 5“ ersetzt.

f) Die folgenden Absätze 7 und 8 werden angefügt:

„(7) Die verfügbaren Haushaltsmittel für Investitionen in Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen sollen grundsätzlich zu mindestens 60 Prozent für Förderungen von Ersatzinvestitionen in Schienenwege nach § 1 Absatz 5 eingesetzt werden.

(8) Förderfähig sind Investitionen ab einem Volumen von 30 000 Euro für die gesamte Maßnahme (Bagatellgrenze).“

3. § 3 Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 bis 6 ersetzt:

„(2) Investitionen können aus den im laufenden Haushaltsjahr verfügbaren Haushaltsmitteln nur auf Grund von Anträgen finanziert werden, die jeweils bis zum 31. Oktober des dem Bewilligungsjahr vorausgegangenen Jahres bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sind.

(3) Überschreiten die bis zum Ablauf der Frist gemäß Absatz 2 beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die für Förderungen nach diesem Gesetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Förderung von Ersatzinvestitionen, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen förderfähigen Ersatzmaßnahmen bezuschusst, bei denen das Verhältnis vom Barwert der beabsichtigten Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs möglichst günstig ist; bei ortsfesten Betriebsleitsystemen nach § 2 Absatz 6 tritt an die Stelle der Länge des geförderten Schienenwegs

die Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen derselbe Quotient, so entscheidet der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags.

(4) Überschreiten die bis zum Ablauf der Frist gemäß Absatz 2 beantragten bewilligungsfähigen Fördermittel die für Förderungen nach diesem Gesetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Förderung von Ausbau- und Neubaumaßnahmen, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen Ausbau- und Neubaumaßnahmen bezuschusst, deren volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln am höchsten ist.

(5) Eine Förderung auf Grundlage des § 1 Absatz 7 ist ausgeschlossen, wenn der Antragsteller einer Rückforderungsanordnung auf Grund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommis-

sion zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist.

(6) Eine Förderung auf Grundlage des § 1 Absatz 7 ist ausgeschlossen für Antragsteller, die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 anzusehen sind.“

4. In § 4 Absatz 1 werden die Wörter „§ 2 Absatz 1 und 5“ durch die Wörter „§ 2 Absatz 1 und 6“ ersetzt.

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2021 in Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt.
Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 9. Juni 2021

Der Bundespräsident
Steinmeier

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Andreas Scheuer